

Nur € 5,90

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 9

September 2024

73. Jahrgang

Deutschland 5,90 €

Österreich 6,70 €

Schweiz 9,80 CHF

B/Lux 7,20 €

NL 7,20 €

Dänemark 65,90 DKK



B13411

Zeitreise: Auf großer „Tour de Ruhr“



Wie sich die Mittlere Ruhrtalbahn
in den letzten Jahrzehnten veränderte

Top-Neuheiten im Test



- Neubaukessel-01 von Brawa
- 151 von Märklin in Epoche IV
- Turmtriebwagen von Liliput

Anlagenräume

- Ein Groß-Bw als nachträgliche Anlagenergänzung
- Schmalspur-Waldbahn: Geschickte Gestaltung, spannender Betrieb

Werkstatt

- Nebenbahn-Stellwerk in H0 ideal platziert und inszeniert



Unerwartet gebaut –
unerwartet erfolgreich

Die Reko-03 der DR

Warum die Reichsbahn
der DDR die Baureihe 03
nochmals aufwerten ließ

Extreme flexibility

EUROTRAIN®

... fährt für idee+spiel

Preis- und Modellabweichungen möglich. Nur solange der Vorrat reicht. Preise inkl. Umsatzsteuer. Angebot nur an teilnehmende H0-Verhändler.
zu finden unter: www.idealmodellspiel.com/de/fachgeschaeft/ Werbung konzipiert von: idee+spiel Betriebs GmbH, Bahnhofsring 4, 31135 Hildesheim

Belgien Niederlande Frankreich Österreich Deutschland Polen Ungarn
Passenger Heavy Haul Speed

Folge uns auf
Instagram



Abbildung zeigt Vorserienmuster

EUROTRAIN®
EXKLUSIV

PIKO

Einmalige, limitierte Sonderauflage.
Ausschließlich in den EUROTRAIN-
und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich.
Solange Vorrat reicht.
Verfügbar ab November 2024.

H0 Elektrolokomotive Baureihe 187 Captrain aus der TRAXX Bauserie AC 3

- Fein detaillierte Umsetzung des Vorbilds
- Feinste Lackierung und Bedruckung
- NEM-Schacht mit Kurzkupplungskulisse
- PluX22-Digitalschnittstelle



Gleichstrom Analog
mit DSS PluX22

Gleichstrom Digital mit Sound

Wechselstrom Digital mit Sound

Art.-Nr. 71326

€ 189,99

Art.-Nr. 71327

€ 299,99

Art.-Nr. 71328

€ 299,99

idee+spiel® ist ein Spielwaren- und Modellhobby-Fachhändler-Verbund mit über 600 kompetenten Geschäften.

Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11

Montag – Freitag: 9.00 – 17.00 Uhr

www.idealmodellspiel.com



14 Die ungeplante Rekolok

Die Baureihe 03 galt bei der Reichsbahn in der DDR zwar als wichtige Schnellzugmaschine, aber auf eine Aufnahme der leichtfüßigen Renner in das Reko-Programm wurde zunächst verzichtet. Erst als die Reko-Baureihe 22 derart verschlissen war, dass sie abgestellt werden musste, ergab sich die Chance, auch die 03 endlich mit einem modernen Hochleistungskessel auszurüsten.



Titel: 03 2207 am Posten 29 bei Wegenstedt (7. April 1978).
Foto: Dr. Uwe Knoblauch, Sammlung Eisenbahnstiftung.

TITELTHEMA

14 ZWEITVERWERTUNG

Die Reko-Kessel der DR-Baureihe 22 konnten auf der 03 erneut verwendet werden. Die Ära dieser Hochleistungsloks währte indes nur kurz.

VORBILD

DREHSCHIEBE

4 BAHNWELT AKTUELL

24 SIEMENS GANZ DIGITAL

Im Dortmund betreibt der Schienenfahrzeugbauer eine Hightech-Werkstatt für Elektrotriebzüge.

26 TEMPO, TEMPO

Die neue Regionalexpresslinie RE 29 verbindet Nürnberg und Erfurt auf dem schnellsten Wege.

28 „MARCUS HIER!“

Nachruf auf den MEB-Autor und begnadeten Eisenbahnfotografen Marcus Henschel.

30 40 JAHRE UNTER DAMPF

Seit 1984 schnauft das „Kuckucksbähnle“ nun schon von Neustadt/Weinstraße nach Elmstein.

32 ZÜGE ENTLANG DER ZAYA

Nach Jahren des Dornröschenschlafes gibt es auf der Linie Mistelbach – Hohenau wieder Güterzüge.

36 AUS UND (FAST) VORBEI

Zum 30. Juni 2024 beendete die Deutsche Bahn den Einsatz der Güterzug-E-Lok-Baureihe 151.

LOKOMOTIVE

38 STRIPPENZIEHER DER DB

Mit der Turmtriebwagen-Baureihe 704 hatte die Bundesbahn das passende Fahrzeug für die Elektrifizierung ihrer Neubaustrecken.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

40 ENTLANG DER RUHR

Wir beleuchten die Entwicklung der Mittleren Ruhrtalbahn von Essen-Kettwig über Bochum-Dahlhausen nach Hagen von Gestern bis heute.

MODELL

WERKSTATT

52 VON UNTER- NACH OBERPREUSCHWITZ

Michael Robert Gauß hat endlich einen Platz für sein kleines Stellwerk Oberpreuschwitz gefunden.

TEST

58 HOCHLEISTUNGS-01

Die elegante Neubaukessel-01 der Deutschen Bundesbahn als feines H0-Modell von Brawa.

60 HÄLT DIE FAHRLEITUNG FIT

Liliput präsentiert eine gelungene Nachbildung der DB-Turmtriebwagen-Baureihe 704 für H0.

62 ABSCHIEDSNEUHEIT

Passend zum Ende der 151 bei der DB AG bringt Märklin die schwere Sechssachserin für Spur H0.

PROBEFAHRT

64 „NORTHLANDER“ DER DRITTE

Von Märklin kommt der Dieseltriebzug RAM als kanadischer „Northlander“ im Maßstab 1:87.

64 SCHNELL-S-BAHN

Doppelstockwagen der neueren Generation als maßstäblich lange H0-Miniaturen von Roco.

65 CC-ELEGANZ

Die SNCF-Elektroloks der Baureihen CC 6500 und CC 21000 liefert Arnold für die Spur N aus.

66 URAHNIN IM ALLTAGSGEWAND

Minitrix bringt mit 220 004 eine Vorserienlok der Baureihe V 200 als Epoche IV-Maschine in N.

66 IC-STEUERMANN

Ein Intercity-Steuerwagen der DB AG erscheint als Digital-Modell im Maßstab 1:87 bei Roco.

67 DREIFACH NEU

Moderne Doppeltragwagen in H0 von Brawa.

68 LICHT-ZEICHEN

Bahnübergangs-Blinklichter von RZTec für H0.

SZENE

70 MÄRKLIN INSIDE(R)

Der MEB war dabei, als in Göppingen die ersten Gehäuse für die Vorserien-V 200 in H0 entstanden.

72 MIT 70 NOCH AKTIV

Im Verkehrsmuseum Dresden sind zahlreiche DDR-Handarbeitsmodelle der Spur 0 im Einsatz.

76 MIT DER WALDBAHN INS LERCHENTAL

Manfred Scholz aus Graz erschuf eine wunderschöne H0f-Waldbahnanlage mit viel Betrieb.

82 ERGÄNZUNGS-BW

Mit einem Bahnbetriebswerk für Schnellzugloks ergänzte Peter Hauswald jüngst seine H0-Anlage.

AUSSERDEM

27 BUCHTIPPS

88 BDEF/SMV

90 TERMINE & TREFFPUNKTE

92 MODELLBAHN AKTUELL

97 IMPRESSUM

98 VORSCHAU



32 Im Zayatal sind die Züge zurück

Die niederösterreichische Nebenbahn erlebt derzeit eine Renaissance im Güterverkehr.



52 Die Suche nach dem Standort

Bevor ein Stellwerk sein Anlagen-Plätzchen fand, musste so Einiges vorbereitet werden.



76 Die steinigen Wege des Holzes

Auf der „Lerchentaler Waldbahn“ wird mit Holzzügen ein enges Felsental durchquert.



FOTO: BERNY PIPLACK

711 117 geriet am 13. Juni 2024 zwischen Gruiten und Hochdahl in Brand. Die Besatzung konnte den Brand nicht löschen, so dass die Feuerwehr anrücken musste. Später wurde der Turmtriebwagen nach Duisburg-Wedau zum Maschinenpool gebracht, wo er am 19. Juni 2024 gesichtet wurde.

DEUTSCHE BAHN AG

HIOBsbotschaft für „InfraGo“

□ Der jüngste Brand eines Turmtriebwagens der DBAG war nur eine weitere Hiobsbotschaft für das Unternehmen. Von 22 gebauten und seit den frühen 2000er-Jahren eingesetzten Fahrzeugen der Baureihe 711.1 gingen fünf Exemplare bei Bränden verloren. Da wird die Abkürzung „HIOB“ für Hubarbeitsbühnen-Instandhaltungsfahrzeug Oberleitungsanlagen zum schlechten Omen. „InfraGo“ zieht jetzt die Notbremse. Die Fahrzeuge dürfen sich nicht mehr aus eigener Kraft bewegen, was dem ursprünglich erhofften wirtschaftlichen und vor allem schnellen Einsatz entgegensteht. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h sollten die 711.1 im Schadensfall eigentlich möglichst schnell an eine Unfallstelle gelangen. Bis auf Weiteres müssen die Turmtriebwagen von einer Lokomotive zur Einsatzstelle gebracht werden. Obwohl die DBAG in den vergangenen Jahren mehrere Umbaumaßnahmen an den Fahrzeugen vornahm und die Probleme als gelöst galten, kam es nun am 13. Juni 2024 zwischen Gruiten und Hochdahl zu einem neuerlichen Vorfall, der jetzt radikale Maßnahmen erforderlich machte. Zunächst verschärfte die

Deutsche Bahn die bisherigen Vorsichtsmaßnahmen deutlich: Es wurde angeordnet, dass die Baureihe vorläufig nur mehr mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h fahren durfte. Inzwischen dürfen sie sich gar nicht mehr aus eigener Kraft bewegen. Der erste Brand der zwischen 2002 und 2004 bei Gleisbaumechanik Brandenburg/H gebauten 22 Fahrzeuge ereignete sich 2012. Im Jahr 2020 fand der beängstigendste Zwischenfall statt, als ein Fahrzeug brennend und mit funktionsloser Bremse über 22 Kilometer führerlos auf

der Schwarzwaldbahn durch das Kinzigtal rollte, bis man es kontrolliert entgleisen ließ. In den letzten vier Jahren häuften sich die Brände sogar: Am 20. Januar 2023 geriet bei Straß ein weiterer „HIOB“ in Brand. Das 84 Tonnen schwere Fahrzeug rollte dabei erneut führerlos in Richtung Freilassing. Dort konnte der Geisterzug auf einem Abstellgleis angehalten werden. Der nächste Brand fand am 9. Februar 2023 in Dresden-Niedersedlitz statt. Wie es mit der Baureihe 711.1 endgültig weitergeht, ist noch nicht geklärt.

711 115 am 3. Juli 2014 in Dresden-Niedersedlitz: In der Nacht vom 8. zum 9. Februar 2023 brannte er dort aus.



FOTO: SYLVIO OHIT

ARMES GELSENKIRCHEN

Was kann die Stadt im Herzen des Ruhrgebiets dafür, dass sie einen der traditionsreichsten Fußballvereine Deutschlands beheimatet und eine der modernsten Fußballarenen besitzt, weshalb die Heimat von Schalke 04 als Spielstätte für die Europameisterschaft 2024 ausgewählt wurde?



Stefan Alkofer

Die Schlagzeilen, welche Gelsenkirchen während der EM in den Medien produzierte, waren nicht allzu freundlich. Englische Fußballfans beklagten sich heftig über die Stadt und den Nahverkehr. Gelsenkirchen hatte einen schweren Stand.

Der Schienenverkehr hierzulande bleibt wohl vielen Fußballfans aus ganz Europa in schlechter Erinnerung: Verspätungen und Zugausfälle gab es zuhauf: Anhänger Österreichs strandeten in Passau, die niederländische Nationalmannschaft musste auf dem Weg von Wolfsburg nach Dortmund kurzfristig vom Zug in den Flieger umsteigen, und auch der tapfere Turnierdirektor Philipp Lahm, welcher seinem Werbepartner DBAG treu die Stange hielt, blieb mit einem ICE öffentlichkeitswirksam auf dem Weg zu einem Spiel liegen.

Enttäuschend war, dass sich die DBAG vor dem sportlichen Großereignis mit zusätzlichen Zügen sowie speziellen Fanangeboten feierte und anfangs gar bestritt, dass es Probleme gäbe. Erst zum Ende der EM gab man kleinlaut zu, dass es nicht ganz so gut lief, wie erhofft.

Die EM war dennoch ein großartiges Ereignis mit einem verdienten Europameister. Leider zeigte sich die Bahn in ihrem gewohnten Bild.

Gelsenkirchen war aber noch nicht ganz erlöst: Kurz nach der EM liessen tausende „Swifities“ die Veltins-Arena glitzern. Nun ist die Aufregung aber vorbei und der ruhige Zweitliga-Alltag ist zurückgekehrt.



FOTO: ALEXANDER BAUER

Die Wolken hängen tief im Zillertal als die VL23 am 29. Mai 2024 bei Straß einen Rollwagenzug mit Vierachsern fürs Binderholz-Werk in Fügen zieht.

ÖSTERREICH

Fragezeichen bei der Zillertalbahn

□ Nach wie vor ungeklärt ist derzeit die Art der zukünftigen Traktion auf der schmalspurigen Zillertalbahn in Tirol. Nach der „Plagiatsaffäre“ des Technikvorstands der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG, der eine abgezeichnete Dissertation eingereicht hatte und deswegen das Unternehmen verlassen musste, und dem nicht zuletzt damit in Verbindung stehenden Aus für die eigentlich favorisierte Variante eines Wasserstoffbetriebs, wird jetzt erneut über das Für und Wider eines reinen Oberleitungs-, oder eines Akkubetriebs mit Teilelektrifizierung diskutiert. Die Zeit drängt, denn im Jahr 2027 laufen die Verträge zur Ersatzteilgestaltung der derzeit im Personenverkehr eingesetzten Dieselgarnituren aus. Insbesondere die in den 1990er-Jahren eigentlich für den Güterverkehr konzipierten und beschafften Gmeinder-Loks, die heute vor Wendezügen im Personenverkehr eingesetzt werden, erweisen sich (bedingt durch die kurzen Haltestellenabstände und die zahlreichen Brems- und Anfahrvorgänge im Reiseverkehr) zunehmend als schadanfällig. Ersatzteile wie Tauschmotoren sind für die in nur wenigen Exemplaren gebauten Maschinen mittlerweile nur noch schwer zu bekommen. Die einfachste, schnellste, preisgünstigste und auch naheliegendste Lösung wäre der Kauf neuer Dieseltriebwagen des Schweizer Herstellers Stadler. Dem steht die

politisch gewollte „Dekarbonisierung“ der Zillertalbahn entgegen. Ein Dilemma, wie man auch auf Nachfrage bei den Zillertaler Verkehrsbetrieben kopfschüttelnd bestätigt. Wie immer es mit der künftigen Traktionsart weitergehen mag, der vor zwei Jahren reaktivierte Güterverkehr zum Unternehmen Binderholz in Fügen entwickelt sich äußerst erfreulich. Neben den Rohholztransporten mittels auf fest verbundenen Rollfahrzeugen stehenden „Gigawood“-Wagen (mit Umladung in Jenbach), werden neuerdings auch fallweise wieder normalspurige Vierachser auf Rollwagen (in Österreich Rollscheme) von Jenbach nach Fügen ins Binderwerk befördert. Auch hier ist man bei der ZB sehr innovativ und hat den guten alten Rollscheme neu gedacht: Die Rollfahrzeuge sind untereinander fest verbunden; in Jenbach wird der von den ÖBB zugestellte Wagenzug mittels Seilwinde komplett auf die Rollfahrzeuge gezogen. Das dauert mit Arretierung der Normalspurfahrzeuge auf den Rollschemeln gerade mal gut 30 Minuten. Man spart sich überdies das personal- und zeitaufwendige Schleppen der schweren Kuppelstangen, die früher zwischen den einzelnen Rollfahrzeugen gekuppelt werden mussten. Dies ließ den Rollwagengüterverkehr auf schmaler Spur nahezu für alle Bahnverwaltungen unwirtschaftlich werden.

FRAGEZEICHEN

*Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner?
Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet,
kann eine von 20 DVDs gewinnen.*



FOTO: ALEXANDER BAUER

□ Für zwei Sonderfahrten fuhr das „Stuttgarter Rössle“ am 6. und 7. Juli 2024 von Stuttgart Hbf nach Tegerensee. Da die Infrastruktur zwischen Holzkirchen und Schaftlach (InfraGo) sowie zwischen Schaftlach und Tegerensee (Tegerensee Bahn AG) gerade an Wochenenden mit den im Halbstundentakt verkehrenden BRB-Zügen stark ausgelastet ist, gab es zur Hinfahrt lediglich zwei mittägliche Trassen. Die Rückfahrt konnte ab Tegerensee erst um 21:30 Uhr stattfinden. Gleich am Samstag, dem 6. Juli, kam es bei München zudem zu einer Fehlleitung des Zuges, so dass die Weiterfahrt nach Tegerensee mit 40 Minuten Verspätung nur durch äußerste Flexibilität der Fahrdienstleiter in Schaftlach und Tegerensee möglich war. Auf dem Bild wartet der Triebzug am 7. Juli im Bf Tegerensee, der noch seine alten Bahnsteige besitzt, auf die Abfahrt. Wir wollen von Ihnen wissen, wie die Baureihe des „Stuttgarter Rössles“ lautet?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 10. September 2024 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Infanteriestr. 11a, 80797 München oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juliheft lautete: „(Gitter-)Behang, Unterkriechschutz, Hängegitter“. Gewonnen haben: Gerd Lotze, 01219 Dresden; Hans-Joachim Wolf, 01723 Blankenstein; Wolfgang Schuster, 01819 Bahretal; Reinhard Gitter, 02625 Bautzen; Peter Grünke, 12589 Berlin; Wilfried Thiele, 18299 Dolgen am See; Uwe Heimhold, 24159 Kiel; Klaus-Dieter Lisson, 29549 Bad Bevensen; Adam Dziawer, 30853 Langenhagen; Hartmut Rasner, 36163 Poppenhausen; Marcus Schmidt, 39264 Nedlitz; Dorle Eichhorn, 40629 Düsseldorf; Reiner Stegelmann, 44629 Herne; Helmar Brückner, 45968 Gladbeck; Dietmar Günzel, 50226 Frechen; Peter Schild, 53797 Lohmar; Nadja Maurer, 64807 Dieburg; Hans-Jürgen Stauber, 82377 Penzberg; Andreas Wenzel, 90429 Nürnberg; Edgar Ströhlein, 95176 Konradsreuth.

DBAG

Novellierung des Bundesschienenwege-Ausbaugesetzes

□ Nachdem der Vermittlungsausschuss von Bundestag und Bundesrat tätig geworden war, einigte man sich nun auf die Novellierung des Bundesschienenwege-Ausbaugesetzes (BSWAG). Der Bund kann in Zukunft nicht nur Neubaustrecken, sondern auch Bestandsstrecken mitfinanzieren, was deren Sanierung und Instandhaltung betrifft. Das stellt einen entscheidenden Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik dar. Das Gesetz beinhaltet auch die Tatsache, dass sich der Bund künftig finanziell an Schienenersatzverkehren im Fall von Bauarbeiten beteiligt. Der Bund trägt hier künftig 40 Prozent der Kosten, die Länder übernehmen 50 Prozent. Den Restanteil von zehn Prozent übernimmt die Bahn. Dieser Punkt war ein zentraler Streitfaktor, weswegen die Länder zuvor den Vermittlungsausschuss angerufen hatten. Auch das Konzept der Generalsanierung von Strecken – wie derzeit auf der Riedbahn – ist mit dem novellierten Gesetz juristisch abgesichert. Ein weiterer Aspekt der Novelle ist die Definition von „nicht ausschließlich kommerziell genutzten Teilen“ von Bahnhofsgebäuden als Bahninfrastruktur. Damit kann der Bund auch hier finanziell in Verantwortung treten. Indes werden die Umrüstungen der Güterbahnen auf neue Antriebe sowie europakonforme Leit- und Sicherungstechnik, welche sich in den kommenden Jahren in Milliardenhöhe bewegen werden, nur zu 60 Prozent übernommen. Das bedeutet für die einzelnen Güterbahnen zum Teil Investitionen in Millionenhöhe. Auch die infolge der Sperrungen notwendigen Umleitungen im Güterverkehr werden nicht abgedeckt. Insgesamt werden die Kosten für die Umleiterverkehre auf bis zu 1,5 Milliarden Euro taxiert.



FOTO: DR. RALPH TIMMERWANN

■ Seit dem 13. Mai 2024 ist die ehemalige DB-140002 (Krauss-Maffei 18253/1957) wieder betriebsfähig. Nach ihrer Ausmusterung am 30. Juli 2012 gelangte die Lok zur SunRail GbR und erhielt im Mai 2013 eine Ganzwerbung mit Firmenmotiven. Im August 2022 lief ihre Untersuchungsfrist ab. Nach einer gründlichen Revision und Neulackierung im Flaschengrün ihres Ablieferungszustands wird E40002 nun durch die Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (PRESS) eingesetzt. Seit dem 10. Juni bespannt die Lok von Bremen aus Autozüge der ARS Altmann AG. Im Bremer Rangierbahnhof trifft die Lok auf klassische Signaltechnik.



FOTO: JANA MÜLLER

628 512 hat am hochsommerlich heißen 28. Juni 2024 soeben den idyllischen Haltepunkt Otting erreicht. Da keine Fahrgäste warteten, konnte der Zug den ehemaligen Bahnhof ohne Halt passieren.

SÜDOSTBAYERNBAHN

Syltshuttle auf Waginger Bahn

□ Der Triebwagen 628 512 in auffälliger Fernverkehrslackierung ist als Syltshuttle von DB Fernverkehr jetzt als Verstärkerzug für fehlende VT 628 im Linienstern Mühldorf unterwegs. Er kommt dabei im gesamten Streckennetz der Südostbayernbahn zum Einsatz. Am 28. Juni war der Triebwagen ganztags auf der Strecke Traunstein – Waging im Einsatz.

■ Am 4. Juli 2024 wurde der Berninatriebwagen ABe 4/4 53, Baujahr 1988, als Neuzugang im Bahnmuseum Albula in Bergün präsentiert. Der ABe 4/4 54 wird als historischer Triebwagen erhalten, der 56 als Reservefahrzeug beziehungsweise primär für die Infrastruktur. Zwei der drei anderen Fahrzeuge der jüngsten Gleichstromtriebwagen der Berninalinie wurden bereits ihrer verwertbaren Teile beraubt und abgebrochen, der Triebwagen 51 soll in Kürze ebenfalls zerlegt werden. Damit werden alle Züge auf der Berninalinie mit „Allegra“-Triebzügen bespannt.

FOTO: ALEXANDER BAUER



Anzeige



Tag der offenen Tür

Kommen, sehen, staunen:

Märklin öffnet in Göppingen die Türen zur gläsernen Produktion. Für alle, die schon immer hinter die Kulissen schauen wollten. Erleben Sie Werksführungen durch die Fertigung, die neue Märklineumsanlage sowie die Sonderpräsentation 40 Jahre Digital. Für die ganze Familie ist etwas geboten.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

13. und 14. September 2024 in Göppingen

Neu in diesem Jahr:

ein großer Sonderverkauf mit attraktiven Sonder- und Restposten, 2. Wahl Artikeln (volle Funktionsfähigkeit gewährleistet), teilweise unverpackter Ware oder Verpackung mit Beschädigung sowie Einzelteilen und ausgewählten Ersatzteilen. Stöbern Sie dort in unseren Top-Angeboten quer über alle Spurweiten unserer Marken Märklin, TRIX und LGB. Nur solange Vorrat reicht. Auch bargeldloses Zahlen ist möglich.

Einlass ins Werk von 9.00 - 15.00 Uhr.
Buspendelverkehr zwischen 8.30 - 18.30 Uhr
von Parkplatz EWS-Arena.

märklin



Alle Bereiche, wie ...

Gussnachbearbeitung

Kunststoffverarbeitung

Automatendreherei

märklin

Besuchen Sie das Märklineum mit seiner Ausstellung mit Großanlage, den Märklin-Store und erleben Sie unsere BR 44 als imposantes Wahrzeichen.

Alle weiteren Infos finden Sie unter www.maerklin.de



FOTO: EDUARD SASSMANN

Am 22. Mai 2024 verkehrten ab 17 Uhr wieder planmäßige Züge zwischen Steeg-Gosau und Stainach-Irdning. 1144 091 bespannte den ersten Wendezug nach dem Ende der Streckensperre, hier im Bild mit dem REX 4418 auf der Fahrt bei Bad Mitterndorf-Heilbrunn vor der mächtigen Kulisse des Grimmings.

ÖSTERREICH

Lange Streckensperre auf der SKGB

■ Zu Ostern dieses Jahres musste der südliche Streckenteil der Salzkammergutbahn (SKGB) ab dem 1. April infolge schwerer Unwetter für den Zugverkehr gesperrt werden. Zwischen den Bahnhöfen Obertraun-Dachsteinhöhlen und Bad Aussee hatten im Koppental zahlreiche entwurzelte Bäume die Fahrleitung beschädigt und die Gleise blockiert. Es

wurde vorerst ein bis 17. April 2024 befristeter Schienen-Ersatzverkehr von Steeg-Gosau bis Stainach-Irdning eingerichtet. Wegen der schwierigen Räumungsarbeiten in der schmalen unzugänglichen Schlucht musste er zuerst bis 3. Mai, danach bis 10. Mai und schließlich sogar bis zum 22. Mai 2024 verlängert werden.

■ Am 8. Juni 2024 präsentiert sich die frisch hauptuntersuchte 232 529 von Train for Rent in Gera. Kurz zuvor kam sie von einer kurzen Probefahrt zurück.



FOTO: PATRICK WEILAND

BAYERN

Nürnberg erhält Direktanbindung zum Flughafen München

■ Nürnberg erhält zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 eine zweistündliche Direktverbindung zum Flughafen München. Als Betreiber fungieren agilis und DB Regio in Kooperation. Möglich wird dies durch eine zweistündliche Verlängerung des von agilis betriebenen RE 50 von Nürnberg über Regensburg Hbf hinaus nach München Flughafen. Dieser verkehrt dann ab Regensburg vereint mit dem Flughafenexpress RE 22 Regensburg – München Flughafen. Eingesetzt werden Fahrzeuge vom Typ Mireo. Das Sitzplatzangebot weitet sich durch diese Maßnahme deutlich aus. So werden künftig auf dem Flughafenexpress bis zu 528 Sitzplätze zur Verfügung stehen.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ Für Versuchsfahrten zwischen Augsburg und München überführte die Inbetriebnahmegesellschaft Transporttechnik (ITG) am 28. Juni 2024 einen ICNG (Intercity Nieuwe Generatie/IC neue Generation) nach Bayern. Die Züge basieren auf der Coradia-Stream-Plattform von Alstom. Der abgebildete Triebzug 3352 ist dabei ein Prototyp einer auch in Deutschland nutzbaren Mehrsystem-Variante. Die niederländische NS bestellte zwölf derartige Züge, bislang wurde aber noch nicht bekannt gegeben, auf welchen Strecken diese eingesetzt werden sollen.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ Wie bereits berichtet, erhalten die Fahrzeuge von DB Systemtechnik ein neues Corporate-Design in Rot, auch der Neigetechnik-Messzug 612 901/902 ist seit einigen Monaten im neuen Design unterwegs. Ende Juni wurde er für Messfahrten ins Allgäu überführt. In der markanten Mulde auf dem Dach kann bei Bedarf ein Mess-Strom-abnehmer installiert werden.

■ Seit Anfang Juni ist der goldfarbene Vectron 193 031 in Tschechien unterwegs. Die Lok bekam diese farbige Werbung zu Ehren des WM-Siegs der tschechischen Eishockeynationalmannschaft 2024 in Tschechien. Am 22. Juni 2024 war die Lok in den Umläufen zwischen Cheb und Ústí nad Labem und zurück eingesetzt. 193 031 vor R 614 konnte bei Kynšperk nad Ohří abgelichtet werden.



FOTO: ALEXANDER HERTEL

Anzeige

exPRESSzugreisen 2024

Unsere Sonderfahrten — Ihr Bahn-Erlebnis

2. Halbjahr



Foto: J. Herold

Abseits voller Straßen und modernen Zügen bieten wir Ihnen faszinierende Alternative für das stilvolle Reisen — der Weg wird bereits zum unvergesslich Erlebnis. Fahren Sie in den historischen Zügen von exPRESSzugreisen, gezogen von verschiedenen alten Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven, zu vielfältigen interessanten Zielen in ganz Deutschland und im nahen Ausland. Im authentischen Zug steht Ihnen selbstverständlich ein Speisewagen für das leibliche Wohl zur Verfügung.

Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH
Am Bahnhof 78 • D-09477 Jöhstadt • Fon +49(0)38 301 / 88 40-12 • Fax 88 40-19
Mail: expresszugreisen@pressnitztalbahn.com

PRESSNITZTALBAHN 

28. September 2024

Kleine Erzgebirgsrunde

Dampflok Baureihe 86

31. Oktober 2024

Nach Wernigerode, in den Harz

Dampflok Baureihe 01

7. Dezember 2024

Zum Spandauer Weihnachtsmarkt

Dampflok Baureihe 01

14. Dezember 2024

Weihnachtsmarkt in Altenberg

Dampflok Baureihe 86



www.expresszugreisen.de



FOTO: THORSTEN FEIGE

■ Vom 3. bis 5. Juli 2024 gab es eine Überführung von 218490, einen MTW 10 und der 218 457 von Aachen Rothe Erde über Fulda und Gotha nach Brieske ins Werk der WISAG Rail Service. Gestartet wurde am 3. Juli 2024 als Tfzf 91903 bis Gotha mit einer Zwischenübernachtung in Fulda. Am 4. Juli fuhr man bis Gotha weiter. Am Freitag, dem 5. Juli, stand die letzte Etappe von Gotha nach Brieske als Tfzf 92469 an. Besteller war die Centralbahn, die Höchstgeschwindigkeit betrug 60 km/h. Als Zuglok war 218461 von AIX eingeteilt. Das Foto zeigt den Tfzf 92469 nach Brieske im Bahnhof Leipzig-Wiederitzsch.

■ Nach fast genau zwölf Jahren wurde wieder ein sehr kurzes Teilstück der knapp 20 Kilometer langen Bahnstrecke Schönberg – Hirschberg befahren. Anlass war eine Katastrophenübung im Örtchen Schönberg, wo auf einem unbeschränkten Bahnübergang eine Kollision zwischen einem Triebwagen der Länderbahn und einem Pkw simuliert wurde. Mit einem Großaufgebot diverser Rettungskräfte wurden Verletzte versorgt und in umliegende Kliniken verbracht. Anschließend fiel die Strecke, die keinerlei weitere Verkehre aufweist, wieder auf unbestimmte Zeit in den Dornröschenschlaf.



FOTO: MICHAEL STEPHAN

ZEITREISE

Keine Züge mehr in den Osten



FOTO: KLAUS-DIETER TRÖGER

1989

Die Gleise der OHE-Nebenbahn lagen damals noch bis Rügen. Im Fall einer Wiedervereinigung wäre eine Wiederanbindung an Oebisfelde denkbar gewesen.

1989 endeten nicht nur die Bahnstrecke der Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE) von Wittingen nach Oebisfelde am östlichen Ausgang des Bahnhofs Rügen, sondern auch das westliche Europa. Rund drei Kilometer hinter dem Bahnhof verlief die innerdeutsche Grenze, die ab 1. Juli 1945 dafür sorgte, dass der durchgehende Bahnverkehr bis zum Abzweigbahnhof

Oebisfelde dauerhaft unterbrochen wurde. Während die deutsch-deutsche Teilung für den kurzen Streckenabschnitt im Osten das Ende brachte, wurden die seit 1944 zur OHE gehörende Strecke zunächst überholt und die Streckenhöchstgeschwindigkeit erhöht. Das verhinderte jedoch nicht, dass der Personenverkehr im Jahr 1974 eingestellt werden musste. Noch



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

2024

Die Gleise der Bahnstrecke Wittingen – Rügen sind heute teilweise abgebaut. Im einstigen Endbahnhof Rügen entstand ein Supermarkt auf dem Bahngelände.

bis 1987 gab es Güterzüge bis Rügen. 1990 gab es Pläne, die Strecke als nationale Güterzugstrecke Hamburg – Magdeburg auszubauen. Doch daraus wurde nichts. Die Einstellung der Zuckerrübenverladung 1992 führte zum Ende der Bahnstrecke, die seit 2014 keinen Anschluss mehr ans Bahnnetz in Wittingen hatte und infolgedessen 2016 entwidmet wurde.

Wiederinbetriebnahme der Tonbahn

□ Nach der Sanierung der „Tonbahn Weißwasser zum Schweren Berg“ wurde am 22./23. Juni 2024 feierlich die Wiederinbetriebnahme gefeiert. Durch baubedingte Maßnahmen zwischen dem Halbendorfer Wechsel und dem Abzweig Mühlrose fanden im Jahr 2023 keine Fahrten der Waldeisenbahn Muskau (WEM) zum Schweren Berg statt. Im Rahmen des ersten Teilabschnitts der Sanierung der WEM erneuerte man bei der Tonbahn im Abschnitt zwischen dem Halbendorfer Wechsel zum Schweren Berg insgesamt fünf Kilometer Streckengleis, zwei Bahnhöfe, ein Brückenbauwerk, zehn Bahnübergänge sowie vier Durchlässe. Bei der Sanierung der Gleise fanden Schwellen

(Querschwellen QS 280/1300) der Firma Railbeton Haas GmbH aus Chemnitz sowie Schienen (S33) der Firma Aulasa S. A. aus Spanien Verwendung. Der erste Teilabschnitt der Sanierung der WEM gehört zum Projekt „Sanierung und Verbesserung der Infrastruktur des Technischen Kulturdenkmals der WEM“. Anlässlich der Wiederinbetriebnahme der Tonbahn waren die Loks 99 3312 (Diana) und die 99 3315 der WEM wechselweise mit einem Güterbeziehungsweise einem Personenzug zwischen Weißwasser Teichstraße über den Halbendorfer Wechsel der Trebendorfer Wasserstelle, dem Abzweig Mühlrose und dem Hp Rennbahn zum Schweren Berg im Einsatz.

■ Ein Theaterzug mit seinen elf Wagons machte vom 2. bis 4. Juli 2024 am Oberen Bahnhof von Plauen Halt. Das Eisenbahntheater „Das Letzte Kleinod“ greift in diesem Sommer ein besonderes Kapitel der deutsch-deutschen Geschichte auf. Vor 35 Jahren veränderten die Ereignisse in der bundesdeutschen Botschaft von Prag die Welt. Im Herbst 1989 kletterten tausende DDR-Bürger zufluchtsuchend über den Zaun des Botschaftsgeländes, um ihre Ausreise durchzusetzen. Was zu diesem Zeitpunkt keiner ahnte: Zwei Monate später sollte die Mauer fallen. „Das Letzte Kleinod“ erzählt diese Geschichte. In einem ozeanblauen Zug, bestehend aus ehemaligen Umbauwagen der Deutschen Bundesbahn, wurde an Bahnhöfen in Sachsen und Bayern die Aufführung präsentiert. Das Stück wird auf den originalen Bahnhöfen gespielt, welche die Ausreisezüge damals durchfuhren.

FOTO: MICHAEL STEPHAN

Lok 99 3315 (WEM) ist am 23. Juni 2024 im sanierten Streckenabschnitt mit einem Personenzug nahe der Brücke über die Strecke Cottbus nach Görlitz unterwegs.

FOTO: FRANK HEILMANN



FOTO: MICHAEL GIEGOLD

■ Im Zuge von Elbtalumleitern Anfang Juni 2024 über die Franken-Sachsen-Magistrale via Cheb kam auch 218343 der ESL (Eisenbahnservice Lübbenau GmbH) zum Einsatz. Auf dem Bild wartet sie am 9. Juni 2024 im allerbesten Abendlicht im Bw Hof auf ihren nächsten Einsatz.



■ Anlässlich des 37. Freiburger Bergstadtfestes vom 13. bis zum 16. Juni 2024 pendelten wieder Zubringerzüge von Brand-Erbisdorf nach Freiberg (Sachs). Dabei wurde auch der nicht mehr planmäßig bediente Abschnitt Berthelsdorf (Erzgeb) – Brand-Erbisdorf befahren. Wie bereits die Jahre zuvor wurde die Ferkeltaxengarnitur 172 140 und 172 141 der PRESS dafür eingesetzt. In der Ortslage Langenrinne passierte der erste Pendelzug des Tages am 16. Juni 2024 den Fotografen.

ZWISCHENHALT

■ **Die österreichische „WESTbahn“** plant eine Angebotsausweitung im Deutschlandverkehr ab Dezember 2025. Das Angebot zwischen Wien und München soll von fünf auf sieben Zugpaare erweitert werden. Bis Stuttgart sollen künftig drei statt zwei Zugpaare verkehren. Ein Zugpaar soll abends bis Frankfurt (Main) verlängert werden.

■ **Nachdem Medienberichten** zufolge mehrere IC-Linien vor dem Aus stehen sollten, dementierte die DBAG nun Pläne, wonach ab dem Fahrplanjahr 2025 einzelne IC-Linien wie die Verbindung von Leipzig über Nürnberg nach Karlsruhe oder die IC-Linie Düsseldorf – Gera komplett entfallen sollen. Man bestätigte zwar, dass die Erhöhung der Trassenentgelte DB Fernverkehr vor große Herausforderungen stellen würde, eine Streichung ganzer IC-Linien sei nicht geplant.

■ **Der Dortmunder Hauptbahnhof** wurde rechtzeitig zur Fußball-Europameisterschaft feierlich neu eröffnet. Zuvor war der Bahnhof mit einer Summe von 2,1 Milliarden Euro saniert und modernisiert worden. Der Bahnhof ist nun komplett stufenfrei. Die Arbeiten erfolgten ausnahmslos bei laufendem Betrieb.

■ **In Schleswig-Holstein** macht sich Ärger um den künftigen Wegfall der Kurswagenverbindung nach Dagebüll Mole breit. Mit dem Einsatz von ICE L-Garnituren ab dem Jahr 2026 ist kein Abkuppeln von Kurswagen in Niebüll mehr möglich, sodass die Kurswagen nach Dagebüll Mole ersatzlos gestrichen werden sollen. Das Land Schleswig-Hol-

stein verlangt als Ersatz, zumindest einen Umstieg am selben Bahnsteig in Niebüll und behindertengerechte Züge zu offerieren. Dies können die derzeit hier eingesetzten NE 81-Triebwagen nicht bieten. Mittlerweile gibt es zudem Überlegungen, die Elektrifizierung der Autozug-Verbindung nach Sylt auf Eis zu legen, um finanziellen Druck auf die DBAG auszuüben, den Forderungen auch gerecht zu werden.

■ **Zwickau – Johanngeorgenstadt** wird mit moderner Stellwerkstechnik ausgestattet. Dazu wurde im Juli ein neues ESTW in Johanngeorgenstadt eingeweiht. Die Arbeiten erforderten eine Sperrung des Streckenabschnitts Johanngeorgenstadt – Antonsthal vom 10. Juni bis 26. Juli. Die Investitionssumme für den Betrieb des neuen ESTW beläuft sich auf 4,8 Millionen Euro.

■ **Olpe – Finnentrop** wird umfangreich modernisiert: Insgesamt werden auf 19 Kilometern Länge neue Gleise verlegt und die Brücken saniert. Die Strecke führt über den Ahauser Stausee und überquert auf zwei Schienen-Straße-Brücken den Biggensee. Insgesamt werden über 23 Millionen Euro in den Ausbau der Strecke investiert. Die Maßnahmen erfordern eine Sperrung der von der Hessischen Landesbahn bedienten Strecke vom 9. August bis 14. Dezember 2024.

■ **Die zum Netinera-Konzern** gehörende „metronom-Eisenbahngesellschaft mbH“ betreibt ab Dezember 2025 weiterhin bis Dezember 2038 die Strecken

Hannover – Wolfsburg und Wolfsburg – Hildesheim im Streckennetz Elektro-Netz Niedersachsen-Ost II. Die Verbindung nach Hildesheim wird künftig partiell bis Elze verlängert.

■ **Hamburg – Berlin** wird ebenfalls umfangreich saniert. Insgesamt werden mit einer Summe von 220 Millionen Euro rund 74 Kilometer Gleise und 100 Weichen erneuert. In der Folge kommt es vom 16. August bis 14. Dezember 2024 zu zahlreichen Umleitungen und Zugausfällen.

■ **Trenitalia** wird ab 2026 Fernzüge zwischen Mailand C. und München Hbf anbieten. Die Fahrzeit soll 6,5 Stunden betragen. Nach Fertigstellung des Brenner-Basistunnels soll sich die Fahrzeit um eine Stunde reduzieren.

■ **Die Elektrifizierung** der Strecke Chemnitz – Leipzig verzögert sich weiter und soll nun erst in den 2030er-Jahren realisiert werden.

■ **Die Erneuerung** des Hallendaches in Dresden Hbf steht kurz vor dem Abschluss. Die Arbeiten sollen im Herbst beendet sein. Letzte Restarbeiten laufen noch bis zum Frühjahr 2025.

■ **Die Strecke Halle – Kassel** soll zukunftsfest gemacht werden, indem neue Stellwerkstechnik installiert wird und neue Überholmöglichkeiten für XXL-Güterzüge geschaffen werden. Insgesamt werden bis zum Jahr 2027 rund 625 Millionen Euro in die Modernisierung der Strecke investiert.



FOTO: FLORIAN DÜRR

REGIONALVERKEHR

Die göttliche Bahn

□ „GoAhead“ wird zu „Arverio“. Die junge ÖBB-Tochter benannte sich nach dem keltischen Gott des Handels und der Reise: Arverius. Im vergangenen Oktober übernahmen die ÖBB das britische Unternehmen „GoAhead“, das in Bayern und Baden-Württemberg Regionallinien betreibt. Ändern soll sich außer dem neuen Markennamen zunächst wenig. Die Züge behalten ihre regionalen Farbgebungen und sollen künftig nur den neuen Namen zeigen. Arverio bleibt weitestgehend selbstständig, soll aber von der großen Erfahrung der österreichischen Mutter profitieren. Strategisch sei Arverio für die ÖBB allerdings die ideale Möglichkeit für den Markteintritt und ein Wachstum in Süddeutschland. Arverio Baden-Württemberg befährt das Stuttgarter Netz mit der Rems-, Residenz-, Filstal- und Frankenbahn mit insgesamt rund zehn Millionen Zugkilometern pro Jahr. Arverio Bayern bedient zum einen das E-Netz Allgäu und zum anderen das Los 1 der Augsburger Netze. In Summe erbringt Arverio Bayern ebenfalls rund zehn Millionen Zugkilometer pro Jahr.

„GoAhead“ trifft „Arverio“. Bei der Vorstellung des neuen Namens in Augsburg am 10. Juli 2024, begegnen sich der Präsentationszug mit neuem Namen und ein „GoAhead“-Exemplar, das ebenfalls in absehbarer Zeit mit dem neuen Label beklebt werden wird.

NORDRHEIN-WESTFALEN

Herausforderung EM-Verkehr

□ Die UEFA-Europameisterschaft 2024, welche vom 14. Juni bis 14. Juli 2024 in Deutschland ausgetragen wurde, war eine zusätzliche Herausforderung für den ohnehin schon am Limit belasteten Schienenverkehr. Mit Dortmund, Düsseldorf, Gelsenkirchen und Köln befanden sich vier der zehn Spielstätten in NRW. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und „Go. Rheinland“ haben dafür als zuständige SPNV-Aufgabenträger

eine EM-Sonderlinie zwischen den vier Spielorten eingerichtet. Zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens verkehrten täglich 16 Zugpaare auf der Verstärkerlinie. Die drei Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) DB Regio, Centralbahn und TRI stellten Züge auf der EM-Linie zur Verfügung. Insgesamt wurden rund 118 500 zusätzliche Zugkilometer während des Turnierzeitraumes bedient.



FOTO: AXEL WITZKE

FOTO: MICHAEL HUBRICH

111 074 hat Gelsenkirchen gerade verlassen und fährt als CBG 52826 am 28. Juni 2024 weiter in Richtung Wanne-Eickel.



Auch 111 212 in TEE-Lackierung kam zum Einsatz, hier am 25. Juni 2024 als DPN 52831 nach Köln bei Essen-Bergeborbeck.

Obwohl die Baureihe 03 zu den wichtigsten Dampfloks der DR zählte, war sie zunächst nicht Teil des Reko-Programms. Erst von 1969 bis 1975 wurden 52 Exemplare dieser leichten Schnellzugloks nachträglich mit Hochleistungskesseln ausgerüstet, die von der Baureihe 22 stammten.

Die rekonstruierten Lokomotiven der Baureihe 03 waren eindrucksvolle Maschinen: Die heutige Museumslok 03 2155 des Bw Leipzig Hbf West prescht am 25. Juli 1976 mit dem D565 auf dem Weg in ihre Heimatstadt lautstark an der Warschauer Straße in Berlin vorbei.

Zweitverwertung



Die erste Reko-03: Als 03 151 am Morgen des 6. Februar 1969 auf der Drehscheibe des Bw Berlin Ostbahnhof stand, roch die Maschine noch nach frischer Farbe. Gemeinsam mit ihrer Schwesterlok 03 081 wurde die Maschine in den Umläufen der Baureihe 01⁰⁻² erprobt.

Bahnbetriebswerk Berlin Ostbahnhof am 6. Februar 1969. „Wat is’n hier los?“, wundern sich die beiden Eisenbahner, als sie an diesem sonnigen Wintermorgen auf dem Weg zur Lokleitung sind. An der Drehscheibe am Fuße des imposanten Wasserturms herrscht geschäftiges Treiben. Einige Reichsbahn-Amtmänner und -Räte, erkennbar an ihren goldenen, beziehungsweise blau-gold geflochtenen Schulterstücken, betrachten aufmerksam 03 151, die erst vor drei Tagen nach einer Hauptuntersuchung (L4) aus dem Reichsbahnausbesserungswerk Meiningen zurückkehrte. Auch der Fotograf der Zentralen Bildstelle der Deutschen Reichsbahn ist da und lässt sich die Maschine ins richtige Licht rücken. „Is’ doch eene ganz normale 03er“, meint der Heizer. „Nich’ wirklich“, erwidert der Lokführer. „Kiek ’mal, die hat Seitenzugregler, eenen geschweißten Sandkasten, keenen Speisedom und mehr Waschlucken. Dett is’ keene normale Maschine.“

Richtig – 03 151 ist das erste Exemplar der Baureihe 03-Reko, deren Geschichte bereits Ende der 1950er-Jahre begann. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren der Deutschen Reichsbahn in der späteren

DDR insgesamt 81 Exemplare der Baureihe 03 verblieben. Nach der Ausmusterung der kriegsbeschädigten Maschinen standen der DR Anfang der 1950er-Jahre 78 Loks zur Verfügung. Diese bildeten gemeinsam mit den Baureihen 01 und 03¹⁰ das Rückgrat im schweren Schnellzugdienst.

Als im Frühjahr 1956 die Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft (HvM) und die Hauptverwaltung der Reichsbahnausbesserungswerke (HvRaw) mit den Vorarbeiten für das Rekonstruktionsprogramm

Die DR wollte zuerst nur die Dreizylinder-03 rekonstruieren

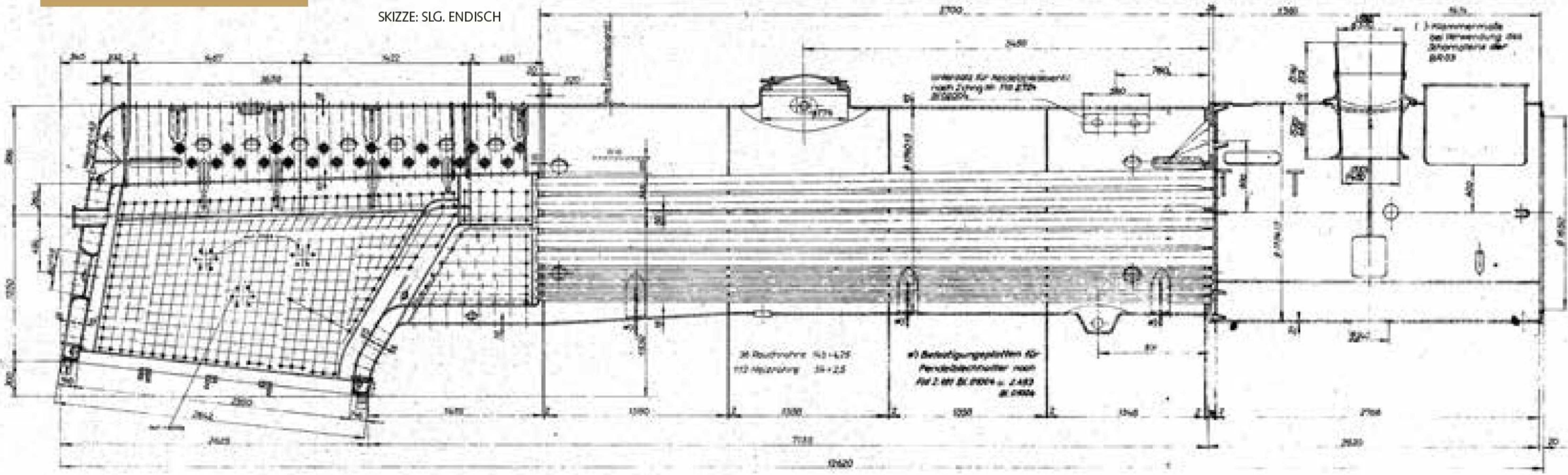
begannen, spielten weder die Baureihe 01 noch die Baureihe 03 eine Rolle, da deren Kessel im Gegensatz zu den Dreizylinder-Maschinen der Baureihe 03¹⁰ aus herkömmlichem Stahl bestanden und daher nicht ersetzt werden mussten. Erst 1958 wurden beide Gattungen in das großangelegte Reko-Programm aufgenommen, da sich die Entwicklung leistungsfähiger Dieseltriebfahrzeuge für den Eil- und Schnellzugdienst verzögerte. Das im April 1958 vorgelegte „Rekonstruktions- und Generalreparaturprogramm für Dampfloks ein-

schließlich Tenderneubau“ sah die Modernisierung aller Zweizylinder-Maschinen der Baureihen 01 (65 Exemplare) und 03 (78 Exemplare) vor. Die Kosten für die Rekonstruktion der 03 wurden auf rund 200 000 Mark pro Lok veranschlagt.

Doch bereits am 10. Februar 1959 wurde die Baureihe 03 aus dem Reko-Programm gestrichen. Dafür gab es im Wesentlichen zwei Gründe: Zum einen befanden sich die Kessel der Maschinen in einem vergleichsweise sehr guten Gesamtzustand. Daher sah das für die Erhaltung der Baureihe 03 zuständige Raw Karl-Marx-Stadt keinen Grund für eine Rekonstruktion. Zum anderen mussten die HvM und die HvRaw das auf insgesamt rund 1100 Dampfloks ausgelegte Modernisierungsprogramm erheblich reduzieren, da die Staatliche Plankommission (SPK), das zentrale Leitungsorgan für die DDR-Wirtschaft, die für die Reichsbahn bestimmten Stahlkontingente gekürzt hatte.

Allerdings waren damit die Diskussionen um eine Modernisierung der Baureihe 03 noch lange nicht beendet. Im Gegenteil: Bei einer Bestandsaufnahme zeigte sich, dass das Raw Karl-Marx-Stadt seit Mitte der 1950er-Jahre die Schnellzugloks oh-

SKIZZE: SLG. ENDISCH



Der Hochleistungskessel mit Verbrennungskammer der Bauart 39E wurde, wie die Bezeichnung schon sagt, einst für die Rekonstruktion der Baureihe 39 (preußische P10) zur Baureihe 22 entwickelt. Er galt als einer der besten Dampflokessel bei der Deutschen Reichsbahn.

Technische Daten der Kessel der Baureihen 03 und 03 ^{Reko}		03	03 ^{Reko}
Kesselüberdruck	kp/cm ²	16	16
Rostfläche	m ²	4,09	4,23
Rost (Länge x Breite)	m	2,61 x 1,57	2,35 x 1,80
Strahlungsheizfläche	m ²	16,15	21,30
Rohrlänge zwischen den Rohrwänden	mm	6.800	5.700
Anzahl der Heizrohre		85	112
Anzahl der Rauchrohre		20	36
Rohrheizfläche	m ²	187,5	185,0
Verdampfungsheizfläche	m ²	203,65	206,30
Verhältnis Strahlungs- zu Rohrheizfläche		1 : 11,60	1 : 8,68
Überhitzerheizfläche	m ²	72,2	83,8
Wasserraum ¹	m ³	8,7	10,6
Dampfraum ¹	m ³	3,60	4,05
Verdampfungsoberfläche ¹	m ²	13,4	14,2
Masse des Kessels ²	t	30,1	28,3
Verdampfungsleistung	t/h	12	14
spezifische Heizflächenbelastung	kg/m ² h	57	70

Anmerkungen: 1) bei einem Wasserstand von 150 mm über der Feuerbüchse; 2) mit Ausrüstung

ne Zustimmung der HvM und der HvRaw vereinfacht hatte. Diese Praxis beendete die DR am 15. April 1959 mit einer Verfügung, die das Raw Karl-Marx-Stadt dazu verpflichtete, alle Maschinen der Baureihe 03 wieder in den sogenannten „Urzustand“ als Einheitslok zurückzusetzen.

Doch damit gab sich der Leiter des Zentralen Büros für Erfinder- und Neuererwesen (ZBfE) der HvM, Wolfgang Petznick (1929 – 2001), nicht zufrieden. Er suchte weiterhin nach einem Weg, um die 03 modernisieren zu können. Dabei sollte in erster Linie der Wirkungsgrad des Kessels durch den Einbau einer Mischvorwärmanlage, einer Verbund-Mischpumpe (VMP-Pumpe) und eines Aschkastens der Bauart Stühren mit seitlichen Luftklappen verbessert werden. Außerdem schlug Petz-

Ein sachkundiger Reichsbahner engagiert sich für den Umbau

nick den Tausch der großen Windleitbleche gegen kleine der Bauart Witte vor. Die HvM und die HvRaw stimmten diesen Ideen zu und erließen am 4. August 1960 die notwendigen Bauartänderungen.

Kurze Zeit später begann das Raw Karl-Marx-Stadt mit dem Umbau der Schnellzugloks, deren Aussehen sich durch den Mischvorwärmer und die kleinen Windleitbleche erheblich veränderte. Zu den ersten modernisierten Maschinen gehörten 03 298 (29. März 1961), 03 128 (22. Juni 1961) und 03 295 (28. August 1961). Die letzten dieser sogenannten „Umbauloks“ wurden Ende 1967 fertiggestellt.

Gleichwohl hatte Wolfgang Petznick die Idee für eine Rekonstruktion der Baureihe 03 noch immer nicht zu den Akten gelegt. Als im Herbst 1963 die Entscheidung fiel, den Umbau der 01 in die Baurei-

FOTO: DR. UWE KNOBLAUCH, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG



Sieht mit Mischvorwärmer und kleinen Windleitblechen (fast) so aus wie eine Reko-03, ist aber keine: Die „Umbaulok“ 03 2128 gastiert am 18. Mai 1978 im Bahnhof von Wittenberg.

he 01⁵ nach 35 Loks aus Kostengründen zu beenden, brachte Petznick abermals das Thema „Reko-03“ aufs Tapet. Petznick wollte die für die Baureihe 01⁵ zur Verfügung stehenden Ressourcen für die Baureihe 03 verwenden. Die Maschinen sollten analog der Baureihen 03¹⁰, 22 und 41-Reko mit einem Verbrennungskammer-Kessel des Typs 39E ausgerüstet und zur Baureihe 03⁵ umgezeichnet werden. Bis 1966 war die Indienststellung von zwölf Exemplaren dieser Reko-Schnellzugloks geplant.

Der ursprüngliche Reko-Plan für die 03 verlief im Sande

Dieses Ansinnen lehnte die HvM ab, aber Petznick ließ nicht locker. Drei Jahre später stand die Modernisierung der Baureihe 03 erneut zur Debatte. Als Vorwand diente nun die Zukunft der Baureihe 22. Mit der Elektrifizierung der Strecken Dresden – Karl-Marx-Stadt – Zwickau (Sachsen) – Reichenbach (Vogtland), Leipzig – Reichenbach (Vogtland) und Halle (Saale) – Weimar – Erfurt, war ab 1967/68 mit einem Überhang bei der erst wenige Jahren alten Reko-P 10 zu rechnen. Ein neues Einsatzgebiet für alle frei werdenden Maschinen gab es nicht. Außerdem war der Verschleiß an den Triebwerken der Baureihe 22 inzwischen so groß, dass mit der Ausmusterung zahlreicher Lokomotiven zu rechnen war. Petznick schlug daher am 30. April 1966 vor, die Weiterverwendung der erst wenige Jahre alten Kessel des Typs 39E für die Baureihe 03 zu prüfen. Der Leiter der Abteilung Technik der HvM, Heinz Kirch-

FOTO: SLG, DIRK ENDISCH



03 2242 (Bw Halberstadt) verließ im Mai 1971 mit einem Personenzug nach Magdeburg Halberstadt. Die Maschine war zu diesem Zeitpunkt mit einem 2'2T32-Tender gekuppelt.

FOTO: PETER GERICKE, SLG, DIRK ENDISCH



03 2002 wartete am 13. Mai 1979 vor dem Lokschuppen des Bw Lutherstadt Wittenberg auf ihren nächsten Einsatz. Am 13. Juni 1979 übernahm das Bw Güsten die Lokomotive.



FOTO: THOMAS RIEGER, SLG, DIRK ENDISCH

Im Sommer 1976 verließ 03 2186 mit dem D560 Aue – Zwickau – Berlin den Leipziger Hauptbahnhof. Seine beiden DGB(e)-Doppelstockgliederzüge boten über 1200 Sitzplätze!

hoff, erhielt zwar den Auftrag, die technischen Details zu klären und die Kosten zu ermitteln, doch der Vorschlag geriet mehr oder minder in Vergessenheit.

Erst 1968 wendete sich das Blatt, nachdem sich Wolfgang Petznick einen genauen Überblick über den Bestand der Baureihe 22 verschafft hatte. Von den zwischen 1958 und 1962 mit viel Aufwand modernisierten 85 Maschinen gehörten am 1. Oktober 1968 nur noch 41 Loks zum Betriebspark, von denen aber lediglich 29 für den Plandienst benötigt wurden. Für die meisten anderen lagen bereits Ausmusterungsanträge vor. Entweder sollten die erst wenige Jahre alten Kessel verkauft oder die überzähligen Lokomotiven zu Dampfspendern umgebaut werden.

In einer vertraulichen Aktennotiz wies Petznick seinen Vorgesetzten Hermann

Dücker auf diesen unter wirtschaftlichen Aspekten unhaltbaren Zustand hin. Dücker reagierte umgehend und beauftragte den Abteilungsleiter Triebfahrzeug-Raw, Hans Meyerhöfer, mit den notwendigen Schritten. Auch Meyerhöfer erkannte die Brisanz des Themas und ließ das Raw Meiningen entsprechende Vorschläge für eine Neubekesselung der 03 ausarbeiten.

Die gebotene Eile hatte noch einen anderen Grund: Das Politbüro des Zentralkomitees (ZK) der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED) hatte im Sommer 1968 die DR aufgefordert, eine sogenannte „strategische Dampflokomotive-Reserve“ aufzustellen. Dazu gehörten auch 45 Maschinen der Baureihe 03. Diese Forderung war zwar

Die Rekonstruktion der 03 beginnt nach SED-Beschluss

nicht der Auslöser für die nachträgliche Modernisierung der Schnellzugloks, beschleunigte die ganze Sache jedoch.

Bereits am 29. Oktober 1968 lagen die fertigen Unterlagen für den Einbau des 39E-Kessels vor. Lediglich zehn Umarbeitungen waren notwendig. Die zusätzlich zu einer Zwischen- oder Hauptuntersuchung anfallenden Kosten für die notwendigen



FOTO: WOLFGANG BÜGEL, SLG, EISENBAHNSTIFTUNG

03 2180 des Bw Oebisfelde ist mit E544 aus Berlin im Bahnhof Stendal eingetroffen (30. August 1976).

Änderungen veranschlagte das Raw Meiningen auf 10574 Mark. Die Entscheidung für die Zweitverwertung der 39E-Kessel war zu diesem Zeitpunkt bereits gefallen. Am 10. September 1968 hatte Hans Meyerhöfer den Einbau von zwei Verbrennungskammer-Kesseln angeordnet.

Wenig später begann im Raw Meiningen der Umbau von 03 081 (2. Januar – 3. Februar 1969) und 03 151 (19. Dezember

1968 – 3. Februar 1969), die anschließend dem Bw Berlin Ostbahnhof zur Betriebserprobung zugeteilt wurden. Die Dienststelle setzte die beiden Maschinen in den Umläufen der Baureihe 01⁰⁻² ein. Dabei erwiesen sich die beiden Reko-03 als adäquater Ersatz für die Altbau-01. Die HvRaw verfügte daher am 13. Juni 1969 unter dem Aktenzeichen Tr 1-6.0-1.021/14/29 den Umbau weiterer Maschinen. Das Raw Meiningen



FOTO: WILL A. REED, SLG, EISENBAHNSTIFTUNG

03 2002 hat am 6. Juli 1975 einen Schnellzug aus Görlitz nach Dresden gebracht und wendet anschließend auf der Drehscheibe im Bw Altstadt.

Aus mehr Personen- als Güterwagen bestand im September 1978 der Güterexpresszug Gex2653, den 03 2153 des Bw Lutherstadt Wittenberg durch das Verbindungsgleis in der Berliner Wuhlheide zog.

FOTO: THOMAS RIEGER, SLG, DIRK ENDISCH



Umbau-Chronik der Baureihe 03 in Reko-Lokomotiven

Jahr	Umgebaute Loks									Stückzahl
1969	03 081	03 096	03 105	03 117	03 133	03 151	03 154	03 235		= 8
1970	03 143	03 157	03 180	03 203	03 205	03 207	03 212	03 242	03 257 03 270 03 297	= 11
1971	03 019	03 098	03 123	03 162	03 236	03 256	03 286			= 7
1972	03 002	03 050	03 118	03 150	03 153	03 176	03 243	03 254		= 8
1973	03 100	03 119	03 135	03 177	03 186	03 214	03 269	03 278		= 8
1974	03 095	03 250	03 295							= 3
1975	03 058	03 060	03 121	03 126	03 155	03 237	03 298			= 7
Gesamt										= 52

gen erhielt den Auftrag, bis 1972 insgesamt 45 Exemplare der Baureihe 03 mit einem 39E-Kessel auszurüsten.

Bis Ende 1969 stellte Meiningen neben 03 081 und 03 151 weitere sechs Exemplare der Baureihe 03-Reko fertig. 1970 folgten insgesamt elf Maschinen, die in erster Linie auf die Bahnbetriebswerke Berlin Ostbahnhof und Magdeburg verteilt wurden.

Auf den Magistralen der DR debütierte eine neue Reko-Lok

den. In beiden Dienststellen übernahmen die Rekoloks Aufgaben der Baureihe 01⁰⁻². Während das Bw Berlin Ostbahnhof die Reko-03 zunächst bevorzugt vor Interzonenzügen auf der Strecke Berlin – Helmstedt einsetzte, bespannte das Bw Magdeburg mit den Maschinen Eil- und Schnellzüge nach Berlin, Schwerin und Erfurt. Leistungen nach Halberstadt und Stendal ergänzten den dreitägigen Umlauf.

FOTO: WOLFGANG BÜGEL, SLG, EISENBAHNSTIFTUNG



Am selben Tag wie das Bild auf der linken Seite oben entstand die Szene mit 41 1074 (rechts), die mit einem Güterzug die Ausfahrt der 03 2180 vor E541 in Stendal abwartet.



FOTO: JOACHIM BÜGEL, SIG. EISENBAHNSTIFTUNG

Nur freitags kam eine Leipziger Reko-03 mit der Zugleistung des D 505/506 ins Saaletal bis Saalfeld. Am 11. Mai 1978 hatte 03 2254 die Ehre, mit dem D 505 nach Saalfeld an der beliebten Fotostelle unterhalb der Dornburger Schlösser auf Diafilm verewigt zu werden.

Mit dem Umbau weiterer Maschinen hielt die Baureihe 03-Reko auch in den Bahnbetriebswerken Frankfurt/Oder (ab 1971), Görlitz (ab 1971), Halberstadt (1970 – 1972), Halle P (ab 1971), Leipzig Hbf West (ab 1971), Oebisfelde (ab 1972), Pasewalk (1970 – 1974) und Stendal (ab 1969) Einzug. Einzelne Exemplare waren zeitweise in den Bahnbetriebswerken Cottbus (ab 1972), Dresden (ab 1969), Falkenberg (ab 1975) und Wittenberge (1972/73) stationiert.

Entgegen den Vorgaben der HvRaw rüstete das Raw Meiningen bis zum Herbst 1975 insgesamt 52 Exemplare der Baureihe 03 mit einem Kessel des Typs 39E aus.

Als letzte ihrer Gattung und letzte Reko-Lok der DR überhaupt wurde 03 058 am 21. Oktober 1975 in Dienst gestellt.

Zu diesem Zeitpunkt zeichnete sich allerdings auch schon wieder das Ende der Baureihe 03-Reko ab. Als erste Maschine wurde 03 050 (Bw Berlin Ostbahnhof) am 23. Juli 1975 abgestellt. Nicht einmal vier Jahre lang stand die Lokomotive mit einem Verbrennungskammer-Kessel im Einsatz! Wenig später, mit dem Fahrplanwechsel am 27. September 1975, gab das Bw Berlin Ostbahnhof den planmäßigen Einsatz der Reko-03 auf und hielt seine vorhandenen Maschinen nur noch als Reserve vor.

Auch andernorts war der Niedergang der eleganten und kraftvollen Maschinen nicht zu übersehen. Das Bw Stendal spannte mit der Reko-03 nun sogar Personenzüge auf der Stichstrecke nach Tangermünde. Das Bw Oebisfelde musste den Einsatz der Schnellzugloks im Interzonenverkehr beenden, da die Deutsche Bundesbahn ab 28. September 1975 planmäßig für die Züge in die DDR und nach West-Berlin nur noch Reisezugwagen mit elektrischer Zugheizung verwendete. Damit verblieb der Baureihe 03-Reko im Bw Oebisfelde lediglich ein dreitägiger Umlauf mit Eilzügen nach Berlin sowie Personenzügen nach Stendal und Magdeburg.

Der Abstieg begann kurz nach Fertigstellung der letzten Lok

Darüber hinaus bestanden im Winter 1975/76 Dienstpläne für die Schnellzugloks in den Bahnbetriebswerken Falkenberg, Frankfurt/Oder, Halberstadt, Görlitz und Leipzig Hbf West. Ab 30. Mai 1976 setzte auch das Bw Lutherstadt Wittenberg drei Maschinen ein, doch damit war der längst eingeleitete Niedergang dieser Baureihe nicht mehr aufzuhalten. Insgesamt sechs Reko-03 strich die HvM 1976 aus dem Betriebspark. Ein Jahr später ereilte weitere 15 Loks dieses Schicksal.

Im Sommerfahrplan 1977 setzte das Bw Frankfurt/Oder letztmalig eine Maschine



FOTO: DR. UWE KNOBLAUCH, SIG. EISENBAHNSTIFTUNG

Auch dies erduldeten die Schnellzug-Renner: 03 2058 des Bw Lutherstadt Wittenberg ist mit dem Güterexpresszug Gex2653 nach Leipzig bei Ludwigsfelde unterwegs (Juli 1979).

im Plandienst ein. Diese bespannte die Züge P 4955 Frankfurt/Oder – Cottbus, E 992 Cottbus – Angermünde und E 999 Angermünde – Frankfurt/Oder. Am 24. September 1977 hatte die Reko-03 im Bw Frankfurt/Oder endgültig ausgedient.

Fortan setzten nur noch die Reichsbahndirektionen Cottbus (Bw Görlitz), Halle (Bw Leipzig Hbf West und Bw Lutherstadt Wittenberg) und Magdeburg (Bw Güsten) die Schnellzugloks ein. Im Sommer 1978 bestand im Bw Görlitz letztmalig ein Umlauf für die Reko-Lokomotiven. Dieser umfasste mit dem D 466 Görlitz – Dresden (– München) und D 950 Görlitz –

Immer weniger hochwertige Schnellzüge wurden gefahren

Dresden (– Meiningen) nur noch zwei standesgemäße Leistungen für die edlen Schnellzug-Rennpferde, die auf der Strecke nach Dresden außerdem die Züge P 3805, P 3807, P 3810 und P 3815 sowie auf der Verbindung nach Cottbus den Pendel P 5806/E 689 beförderten. Doch damit war am 29. September 1978 Schluss.

Zeitgleich endete die Ära der Baureihe 03-Reko im Bw Leipzig Hbf West. Dort bestand seit dem 22. Mai 1977 ein zweitägiger Umlauf, der täglich den Pendel D 562/567 nach Berlin sowie montags bis freitags das Zugpaar D 1000/1007 nach Gera vorsah. Am Abend des 29. September 1978 brachte 03 176 letztmalig den



FOTO: SLG, DIRK ENDISCH

Der ab 11. Juli 1980 gültige Umlauf sah für 03 2117 an geraden Tagen den D 447 und an ungeraden den D 443 von Oebisfelde über Stendal nach Magdeburg, wo das Bild entstand, vor.

D 1007 nach Gera. Am nächsten Morgen stand das Zugpaar D 562/567 zum letzten Mal auf dem Programm. Zur Feier des Tages wurden die Schnellzüge mit den beiden Loks 03 058 und 254 bespannt.

Damit hielten im Winterfahrplan 1978/79 lediglich die Bahnbetriebswerke Lutherstadt Wittenberg und Güsten noch Reko-03 für die Zugförderung vor. Aber mit der fortschreitenden Elektrifizierung der Hauptbahn von Berlin nach Halle an der Saale war das Ende der Schnellzugloks in der Lutherstadt nur noch eine Frage der Zeit. Am 26. Mai 1979 gingen 03 058, 153 und 155 auf ihre letzte Reise. Bereits einige Wochen zuvor, am 1. April 1979, hatte das

Bw Güsten den Einsatz der rekonstruierten 03 aufgegeben. Dort hatte eine dieser Loks zuletzt nur noch als Hilfszugbereitschaft fungiert. Mangels Diesellokomotiven musste das Bw Güsten einige Wochen später sogar wieder eine Maschine anheizen. Ab dem 30. September 1979 konnten 03 002 und 117 wechselweise vor dem Güstener Hilfszug beobachtet werden.

In der Zwischenzeit war der Bestand der Reko-03 deutlich geschrumpft. Am 1. Januar 1980 zählten nur noch sieben Exemplare zum Betriebspark der Deutschen Reichsbahn. Zunächst schien es, als könnten die letzten Maschinen eine Renaissance erleben. Angesichts des seit dem Frühjahr



03 2235 passiert mit P 3496 den heute nicht mehr existierenden Bahnübergang an der Dessauer Straße beim Abzweig Hafen in Wittenberg. Als die Aufnahme am 9. Juni 1978 entstand, mussten vielen Reko-03 schon mit niederen Diensten vorlieb nehmen.

1979 steigenden Ölpreises ordnete das Ministerium für Verkehrswesen am 2. Oktober 1979 einen strikten Sparkurs bei flüssigen Energieträgern an. In diesem Zusammenhang gab es Überlegungen, die noch vorhandenen Maschinen wieder zu reaktivieren. Da es jedoch keine sinnvolle Verwendung mehr für die Schnellzugdampfloks gab, verwarf die HvM diese Idee.

Zu diesem Zeitpunkt überlegten dampfloksbegeisterte Eisenbahner in der Verwaltung der Maschinenwirtschaft (VdM) der Reichsbahndirektion Magdeburg, wie das Jubiläum zum 50. Jahrestag der Baureihe 03 im Sommer 1980 gebührend gefeiert werden könnte. In Zusammenarbeit mit den Bahnbetriebswerken Güsten und Oebisfelde planten sie einen Einsatz der Reko-Loks 03 002 und 117 im Personen- und Schnellzugdienst. Dazu wurde 03 117 am 15. Juni 1980 an das Bw Oebisfelde abgegeben. Ab 23. Juni 1980 bespannte die Lok den Umlauf D 447/D 936/P 9456. Zunächst brachte die Schnellzuglok den D 447 nach Magdeburg. Dort wurde in der Einsatzstelle Magdeburg Hbf der Wasservorrat ergänzt, bevor es mit dem D 936 Dresden – Salzwedel von Magdeburg Hbf (Abfahrt 18:39 Uhr) nach Stendal (Ankunft 19:20 Uhr) ging. Als Rückleistung stand der P 9456 von Stendal (Abfahrt 22:25 Uhr) nach Oebisfelde (Ankunft 23:33 Uhr) auf dem Programm. An ungeraden Wochentagen entfiel der D 447 Köln – Leipzig und 03 117 brachte den D 443 Köln – Dresden über Stendal nach Magdeburg.



FOTO: SLG, DIRK ENDISCH

Am 12. September 1980 beendete das Bw Oebisfelde mit der festlich geschmückten 03 2117, hier in Magdeburg Hauptbahnhof, offiziell den Einsatz der Reko-03 bei der DR.

Auch nach dem Ende der Jubiläumseinsätze am 11. Juli 1980 verblieb die Schnellzuglok im Bw Oebisfelde, wo für sie weiterhin ein eintägiger Umlauf bestand. Dieser sah neben der Bespannung des D 443 – im Wechsel mit dem D 447 – als Rückleistung nach Oebisfelde den P 6448 vor. Erst am Abend des 12. September 1980 endeten die Einsätze der 03 117 in Oebisfelde.

Ein letztes Aufblühen, bevor die Ära der Reko-03 endete

Damit war 03 002 des Bw Güsten die letzte bei der DR im Streckendienst eingesetzte Reko-03. Zunächst beförderte die Maschine montags bis freitags die Reisezüge P 6246 Güsten – Staßfurt – Magdeburg Hbf und P 6249 Magdeburg Hbf – Staßfurt

– Güsten – Aschersleben vom 23. Juni bis zum 11. Juli 1980. Anschließend gelangte die Maschine zur Einsatzstelle Köthen, die mit der Schnellzuglok neben Personenzügen auf der 12,4 Kilometer langen Stichstrecke Köthen – Aken (Elbe) auch Reisezüge nach Dessau sowie einzelne Güterzüge nach Baalberge und Calbe (Saale) Ost bespannte. Eine Flankenfahrt im Bahnhof Calbe beendete in der Nacht vom 21. zum 22. September 1980 urplötzlich den Einsatz der 03 002. Bis 1985 musterte die HvM die letzten Maschinen der Baureihe 03-Reko aus.

Heute erinnern nur noch die Schaustücke 03 098 (Museum Auto + Technik in Sinsheim) und 03 295 (Bahnpark Augsburg) sowie die betriebsfähige 03 155 der Wedler Franz Logistik GmbH & Co. KG an die letzte Reko-Dampfloks der DR. Dirk Endisch

Drei Exemplare der Reko-03 blieben erhalten, davon ist immerhin eine Lok betriebsfähig und hält so die Erinnerung an diese Baureihe lebendig: 03 2155 mit dem Fotozug D 466 um 6:20 Uhr morgens kurz hinter Löbau am 8. März 2020.



FOTO: JOACHIM SCHMIDT, SLG, EISENBAHNSTIFTUNG

**Limitierte
Sonder-Edition!**

Die Armbanduhr Krokodil

**Der Chronograph für
Eisenbahn-Romantiker**



Individuell nummeriert

•
Stoppuhr-Funktion

•
Zifferblatt in der Optik von
Original-Messinstrumenten

•
Silhouette der E-Lok
auf Vorder- und Rückseite

•
Aus Edelstahl

Artikel-Nr.: 578-FAN15.01

Artikelpreis: € 199,80

(zahlbar auch in 4 Monatsraten zu
je € 49,95), zzgl. € 8,95 Versand

Durchmesser Uhrengehäuse: ca. 4 cm
Armband für Handgelenkumfang: 15–21 cm
Abbildung vergrößert

Exklusive Hommage an die Gotthard-Ikone

Wegen ihrer Dreiteilung in „Schnauze“, „Körper“ und „Schwanz“ und der grünen Farbe wurde die markante Elektro-Lok im Volksmund nur „Krokodil“ genannt. Im Zuge der Elektrifizierung der schweizerischen Bergbahnen beeindruckte sie im schweren Güterzugeinsatz auf der steilen Gotthardbahn und zählte zu den leistungstärksten und optisch beeindruckendsten Elektro-Lokomotiven ihrer Zeit.

Mit dem edlen Herren-Chronographen „Krokodil“ lassen Sie die große Zeit der Gebirgsbahnen wieder aufleben. Die kleinen Zifferblätter und Zeiger sind den Original-Messinstrumenten aus dem Führerstand dieser Lok nachempfunden. Diese Sonder-Edition ist weltweit limitiert und ein Muss für jeden Eisenbahn-Romantiker. **Bestellen Sie die „Krokodil“ daher am besten noch heute!**



Stoppuhrfunktion mit Sekunden,
Minuten und Stunden



Gravur der individuellen Ausga-
benummer auf der Rückseite



Von Hand nummeriertes
Echtheits-Zertifikat

www.bradford.de

Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: **110144**

Bitte einsenden an: The Bradford Exchange Ltd.

Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3 • 63317 Rödermark • kundenbetreuung@bradford.de

Telefon: 060 74 / 916 916

Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt/V • Schweiz: Inwilriedstrasse 61 • CH-6340 Baar



Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 110144

Mit 120-TAGE-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis **23. September 2024**

☐ **Ja**, ich reserviere die Armbanduhr „Krokodil“
Artikel-Nr.: 578-FAN15.01

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (x):

☐ Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
☐ Ich zahle in vier bequemen Monatsraten

Name/Vorname Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum

E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

Telefon (nur für Rückfragen)



Unterschrift

Datenschutz: Detaillierte Informationen zum Datenschutz finden Sie unter **www.bradford.de/datenschutz**. Wir werden Ihnen **keine** Angebote von The Bradford Exchange per **E-Mail, Telefon oder SMS-Nachricht** zukommen lassen. Sie können Ihre Kontaktpreferenzen jederzeit ändern, indem Sie uns unter nebenstehender Adresse bzw. Telefonnummer kontaktieren. Bitte teilen Sie uns per Telefon, E-Mail oder schriftlich mit, falls Sie keine brieflichen Angebote erhalten möchten.

WEEE: 97075536



Aufgeständerte Gleise mit Dacharbeitsbühnen und Gruben ermöglichen einen freien Zugang zu den Triebzügen.

Im Herzen des Ruhrgebiets betreibt Siemens eine der modernsten Werkstätten für Triebzüge. Digitalisiertes Arbeiten erlaubt schnellstmögliche Instandhaltung.

Siemens ganz digital

Zu über 99 Prozent muss die Fahrzeugflotte des Rhein-Ruhr-Express (RRX) verfügbar sein. Das sieht der Vertrag zwischen Siemens Mobility und den beteiligten Aufgabenträgern vor. Im Rahmen dieses Vertrages lieferte Siemens bis 2018 nicht nur 84 vierteilige Desiro HC der Baureihe 0462, sondern übernimmt bis 2050 auch deren Service, Wartung und Instandhaltung.

Dazu baute Siemens in den Jahren 2017 und 2018 im Dortmunder Stadtteil Eving auf eigene Rechnung sein Rail Service Center (RSC), eine der modernsten Werkstätten zur Wartung von Zügen. Auf einer Flä-

che von insgesamt 70000 Quadratmetern stehen hier 5500 Meter elektrifizierte Gleise zur Abstellung, Innenreinigung und Zugübergabe zur Verfügung, ebenso wie eine

Halle mit sechs Wartungsgleisen, Büros, Ersatzteillager und Außenreinigungsanlage.

Um die geforderte, und vom TÜV auch zertifizierte, Verfügbarkeit zu erreichen, setzt

Die einachsige Unterflurdrehbank steht nicht nur der RRX-Flotte, sondern auch anderen EVU zur Verfügung.



Siemens auf eine voll-digitale Strategie. Dazu ist jeder der RRX-Züge mit umfangreicher Sensorik ausgestattet, die pro Zug und Tag 120 Megabyte Daten generiert. Diese werden an die Siemens-Software „Railigent X“ übertragen und dort für eine vorausschauende Wartung unter anderem mit künstlicher Intelligenz (KI) ausgewertet. Erkennt die Software einen Schaden oder eine fällige Fristarbeit, ergänzt sie die Zugdaten im System und plant die Logistik des Werkstattaufenthalts. Gleichzeitig stellt sie die Arbeitsaufträge aus und weist diese digital den jeweils zuständigen Technikern zu, die diese auf ihrem Tablet einsehen und bearbeiten können. Etwa 80 Prozent der Aufträge werden derzeit so generiert, die restlichen werden im System manuell erstellt und ebenfalls digital bereitgestellt. Papier findet sich im RSC nicht mehr.

Bei der Ankunft des Zuges im zugewiesenen Wartungsgleis stehen die benötigten Ersatzteile schon am richtigen Ort bereit. Dies übernimmt eine eigene Arbeitsgruppe, um den Fachtechnikern lange Wege zu ersparen. Benötigte Werkzeuge sind dabei fest dem Arbeitsauftrag zugeordnet. Die Monteure können diese dem Werkzeugschrank nur entnehmen, wenn sie sich dort mit ihrem Werksausweis und ihrem Arbeitsauftrag anmelden. Nur dann öffnet sich die zugehörige Schublade zur Entnahme.

Der Lagerbestand des RSC beschränkt sich auf wenige, häufig oder im Notfall gebrauchte Teile. Alle anderen werden in der Regel innerhalb von 24 Stunden aus dem Zentrallager in Erlangen nach Dortmund geliefert. Darüber hinaus verfügt das Werk über einen Hochleistungs-3D-Drucker, um nicht lieferbare Ersatzteile anzufertigen.

Kommen Züge zur Abstellung oder Reinigung in das Rail Service Center, überfahren sie zunächst eine laser- und videobasierte Radsatzdiagnoseanlage, die ihre Daten ebenfalls in Railigent X einspeist. Erkennt die Software einen Reparaturbedarf, erstellt sie auch hier die Arbeitsaufträge. Zum Abdrehen der Räder steht im RSC eine einachsige Unterflurdrehbank zur Verfügung. Für die Zukunft plant Siemens, eine vollautomatische Fahrzeugkomplettinspektion aufzubauen.

Jeder Mitarbeiter kann sich über aufgehängte Monitore über den aktuellen Stand informieren. Diese zeigen an, welches Gleis durch welchen Zug belegt ist, dessen Status (einsatzbereit, schadhaft oder in Arbeit) und ob dort die Oberleitung eingeschaltet ist. Zudem ist über Railigent X der Arbeitsfortschritt für jedes Fahrzeug abrufbar.

Der Status aller Fahrzeuge ist jederzeit erkennbar

In der Wartungshalle sind die Gleise zwei bis sechs aufgeständert und mit Arbeitsbühnen, Dacharbeitsplätzen, Gruben und verschwenkbarer Oberleitung ausgestattet. Gleis eins ist für die schwere Instandhaltung vorgesehen und besitzt weder Dacharbeitsplätze noch Oberleitung. Für die Wartung des RRX werden normalerweise nur vier Gleise benötigt. Auf den beiden anderen kann Siemens Mobility nach eigenem Ermessen Arbeiten für andere Siemens-Werke, aber auch für andere Kunden, ausführen.

Möglich macht dies der eingangs erwähnte Vertrag. Während der 32-jährigen Laufzeit des Wartungskontrakts kann Siemens über das von den Aufgabenträgern



Nicht nur die Triebzüge des RRX werden hier gewartet; auch andere Fahrzeugtypen kommen nach Eving: so am 7. Mai der Velaro 407 002 und der Mireo 463 075.

überlassene Gelände in Eving frei verfügen. Alle Einrichtungen gehen aber nach Ablauf des Vertrags ohne Kostenersatz an die Aufgabenträger über.

Am 7. Mai gab Siemens eine Erweiterung des Geländes um 87550 Quadratmeter und um 4800 Meter Gleise bekannt. Dazu gehört auch eine neue zweigleisige Halle mit 12300 Quadratmetern, um in Zukunft 400 Meter lange Züge wie den ICE 4 warten zu können. Die Anzahl der Beschäftigten wächst dann von derzeit rund 100 Mitarbeitern auf 250. Die Fertigstellung ist für Ende 2026 geplant.

Richard Oed



FOTOS: RICHARD OED



Wenn es mal schnell gehen muss: das Notfallmanagement & Unfallhilfsfahrzeug des Service Centers.

Die sind immer auf Lager, da sie oft abgekratzt werden: Aufkleber für den Innenraum des Desiro HC.



FOTO: JÜRGEN METZELER

In Coburg zeigten sich am Premierentag gleich drei der neuen 4462-Garnituren, die eine Variante des erfolgreichen Desiro HC darstellen.

Die neue Regionalexpresslinie RE 29 schafft eine schnelle und komfortable Verbindung zwischen Franken und Thüringen.

Tempo, Tempo

Durch und über den Thüringer Wald mit bis zu 190 km/h im Regio? Seit dem kleinen Fahrplanwechsel am 9. Juni 2024 ist das fünfmal am Tag zwischen Nürnberg – Coburg – Erfurt und retour in rund zwei Stunden möglich. Damit rollt auf der als „VDE8.1“ genannten Strecke nun auch fixer Regionalverkehr in Form des „Franken-Thüringen-Express“ (FTX).

2019 hatten die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) und der Freistaat Thüringen die Verkehrsleistung im „Franken-Südthüringen-Netz“ mit 5,7 Millionen Zugkilometern im Jahr bis Dezember 2035 im Wettbewerb an DB Regio vergeben.

Nach der Inbetriebnahme von Stufe eins im Dezember 2023 mit 18 vierteiligen 160 km/h schnellen Siemens Desiro-HC Neubautriebwagen (Baureihe 1462) auf vier Strecken, folgte jetzt Stufe zwei.

Siemens Mobility konstruierte eigens für den Einsatz auf der Schnellfahrstrecke VDE8.1 druckdichte sechsteilige Desiro-HC. Vorallem Klimaanlage und Faltenbälge wurden den speziellen Anforderungen angepasst. Vom ET1462 mit Doppeltüren

unterscheidet sich der Zug auch durch seine breiten Einzeltüren.

Die als Baureihe 4462 geführten 157 Meter langen Triebzüge verfügen über das moderne European Train Control System (ETCS) und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h. WLAN, 43 Infodisplays, große Mehrzweckräume (für bis zu 60 Fahrräder) und mobilfunkdurchlässige Scheiben (erkennbar am Wabenmuster) sind an Bord. Platz ist in den acht

pünktlich gelieferten Fahrzeugen für 634 Reisende. Die Einstiege sind für eine Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern ausgelegt.

Die neue Linie RE 29 ist die erste umsteigefreie Nahverkehrsverbindung zwischen der Frankenmetropole Nürnberg und der thüringischen Landeshauptstadt Erfurt. Mit dem Deutschlandticket auf dem Smartphone gibt es einen Anreiz mehr, die Verbindung mit seinen interessanten Unterwegshalten Coburg, Bamberg und Forchheim zu nutzen.

Zur Premierenfahrt am 7. Juni 2024 verabschiedete Christian Bernreiter, Bayerischer Staatsminister für Verkehr, den Zug in Coburg. In Erfurt begrüßte Susanna Karwanskij, Thüringens Infrastrukturministerin, den 4462 003 auf Gleis 1 im Hbf. Die Regelfahrzeit zwischen den beiden Städten beträgt 36 Minuten. Vorher dauerte es mehr als drei Stunden mit zwei Umstiegen. Neue Perspektiven auch für die Pendler von Morgen.

Jürgen Metzeler

In Erfurt erwartete unter anderen die Infrastrukturministerin Susanna Karwanskij (2. v. r.) den neuen Turbo-Regionalexpress.



Typisch Berlin

Michael Krolop, Konrad Koschinski: Album Berliner Eisenbahnen. VGB/Geramond, München 2024. ISBN: 978-3964535443. Gebunden, 144 Seiten mit zahlreichen Abbildungen; Preis: 32,99 Euro.



► Metropolen wie London, Paris oder auch Berlin bieten allein wegen ihrer schier unendlichen Größe spannenden Eisenbahnverkehr. Wo viele Menschen leben, müssen viele transportiert und versorgt werden. In der heutigen Hauptstadt der Bundesrepublik war es jedoch zwischen dem Ende des Zweiten Weltkriegs und noch einige Zeit nach dem Mauerfall ein Stück spektakulärer. Aufgrund der Teilung Deutschlands fand man an der Spree eine einmalige Situation vor: In West-Berlin kamen

Interzonenzüge, gezogen von Reichsbahn-Maschinen, am legendären Bahnhof Zoo an. Die alliierten West-Mächte transportierten Mensch und Material durch Terrain des Warschauer Paktes. Und in unmittelbarer Nachbarschaft zur Insel des Westens lag die alles dominierende Hauptstadt der DDR, eine pulsierende Metropole mit regem Nahverkehr. Daneben existierten Industriebahnen und vieles mehr, was Eisenbahnfreunde begeistert. Die beiden Autoren bilden in ihrem neuen Buch die 80er-Jahre bis kurz nach der Maueröffnung nach. Die Bildmotiv-Auswahl ist gelungen, viele wichtige alltägliche Szenen aber auch zahlreiche Kuriositäten Berlins werden dargestellt und mit ausführlichen Bildunterschriften beschrieben. *al*

Fazit: Bildband mit eisenbahntypischen Szenen aus Berlin.

Thüringens längste Röhre

Stefan Wespa: Der Brandleitetunnel – Die Geschichte des längsten Tunnels der DR sowie der Bahnhöfe Oberhof und Gehlberg. Verlag Dirk Endisch, Stendal 2024. ISBN: 978-3-947691-67-8. Softcover, 96 Seiten, 120 SW- und Farbabbildungen; Preis: 18,50 Euro.



► Über die den Rennsteig überquerende Hauptbahn von Erfurt nach Suhl wurde bereits einiges geschrieben. Autor Stefan Wespa hat nun eine neue Broschüre zusammengestellt, die sich auf das bekannteste Kunstbauwerk dieser 1884 eröffneten Verbindung konzentriert, den Brandleitetunnel bei Oberhof. Dieser war mit seinen knapp über drei Kilometern der längste Tunnel auf dem Gebiet der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Die Geschichte des Tunnelbaus, aber auch zahlreiche Ausbau- und Instandhaltungsmaßnahmen werden ausführlich in Wort und Bild erläutert. Der an Anekdoten reiche Band stellt auch die in der Nähe der Tunnelportale gelegenen Bahnhöfe Oberhof und Gehlberg sowie den dortigen Bahnbetrieb vor. Leider ist die Bildqualität nicht durchgängig auf dem Niveau vergleichbarer Werke aus dem Endisch-Verlag. *ba*

Fazit: Lüftet die letzten Geheimnisse des Brandleitetunnels.

Wunderbuch

Reinhold Bachmann: Formsignale. Selbstverlag, Hof 2022. Gebunden, 468 Seiten, 130 ganzseitige Fotografien, 140 technische Zeichnungen, 70 Grafiken, Tabellen und Übersichten; Preis: 128 Euro. Bezug über www.reinhold-bachmann.de

► Wo soll man bei solch einem Werk anfangen? Schon das Gewicht ist imposant. Mit gesundem Selbstbewusstsein behauptet der Autor es seien „alle Formsignale in Einheitsbauform dokumentiert, wie sie bei der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn anzutreffen waren“. Man glaubt es ihm, wenn man das 3,3 Kilogramm schwere Werk durchgeblättert hat. Das Besondere an diesem Buch sind allerdings die überwiegend wirklich grandiosen Fotografien, die oftmals stilllebengleich inszenierte Signale in unterschiedlichsten Erhaltungszuständen zeigen. Rollendes Material sieht man kaum und dennoch fesseln die Aufnahmen den Betrachter. Daneben liefert Reinhold Bachmann ausführliche Informationen zur Geschichte und Entwicklung der Formsignale sowie zum technischen Verständnis. *al*

Fazit: Großartig. Unbedingt empfehlenswert.



Unbekannte Eisenbahngeschichte(n)

Armin Gärtner: Die Geschichte der Deutschen Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft (DSG), Band 1 – Vorgeschichte, Organisation und Tätigkeitsfelder. Eisenbahn- und Heimatmuseum Erkrath-Hochdahl e. V., Erkrath-Hochdahl 2024. ISBN: 978-3-00-077300-6. Gebunden, 156 Seiten, zahlreiche Sw- und Farbabbildungen; Preis: 48 Euro.

► Der von 1950 bis 1993 existierenden DSG sind Bahnreisende regelmäßig begegnet. Eisenbahnfreunden ist sie ein fester Begriff. Die Rechtsnachfolgerin der Mitropa in Westdeutschland erlebte einen schwierigen Start und betrieb kein einfaches Geschäft. Rund 30 Jahre nach dem Ende der DSG widmet sich endlich ein Autor



ihrer facettenreichen Geschichte: Hintergründe des Entstehens, das Verhältnis zur CIWL/ISG sowie die vielfältigen Aufgaben – bei weitem nicht nur die Wagenbewirtschaftung – und Organisation des Unternehmens. Auch finanzielle Probleme, die Einflussnahme der Bundesbahn und versäumte Chancen Ende der 1980er-Jahre werden thematisiert. Zu beziehen ist dieses wertvolle Buch am einfachsten direkt über den herausgebenden Verein im

Internet: www.lokschuppen-hochdahl.de. *Holger Späing*

Fazit: Überfällige Dokumentation der DSG-Geschichte.

Perspektiven waren Marcus Thema. Wenn es sein musste, legte er sich für das besondere Bild auch ins Gleisbett.



Alle
reden vom
Derby.



Wir bringen Sie hin.

Fahr lieber mit der Richten Bahn



Viel zu jung verstarb im April Marcus Henschel im Alter von 55 Jahren. Ich verabschiedete mich von einem begnadeten Eisenbahnfotografen und einem wundervollen Mitarbeiter.

„Marcus hier!“

So meldete er sich am Telefon. Meist waren die Telefonate kurz. Marcus war keine Plaudertasche. Eine Ausnahme gab es ein paar Mal im Jahr und jetzt wäre gerade wieder eine solche Phase: Vergangenen Samstag startete die Tour de France und es war seit Jahren die Zeit, in der wir beinahe täglich kommunizierten, denn der Radsport ist unsere gemeinsame Leidenschaft neben der Eisenbahn. Radfahren und die Fotografie waren seine Passion. Wenn er sich ein neues Rad gönnte, gehörte ich zu den ersten, die davon erfuhren.

Bei der Tour de France 2012 gelang Marcus Henschel diese großartige Aufnahme der Tour-Legende Jens Voigt.

Das Ruhrgebiet war seine Heimat, die er wie kaum ein anderer kannte, auch weil er sie stets mit dem Rad entdeckte.

Mit seinem Drahtesel ging er in seiner Heimat, dem Ruhrgebiet, auf Fototour. Er kannte die besten Fotostellen und war auch stets gut informiert. Marcus hatte neben dem technischen Können den besonderen Blick auf das außergewöhnliche Motiv.

Seit beinahe 25 Jahren arbeiteten wir zusammen – anfangs noch anlaog. Es war





Vorbildlich mit Warnweste: Michael Hubrich nahm dieses Bild von Marcus auf.

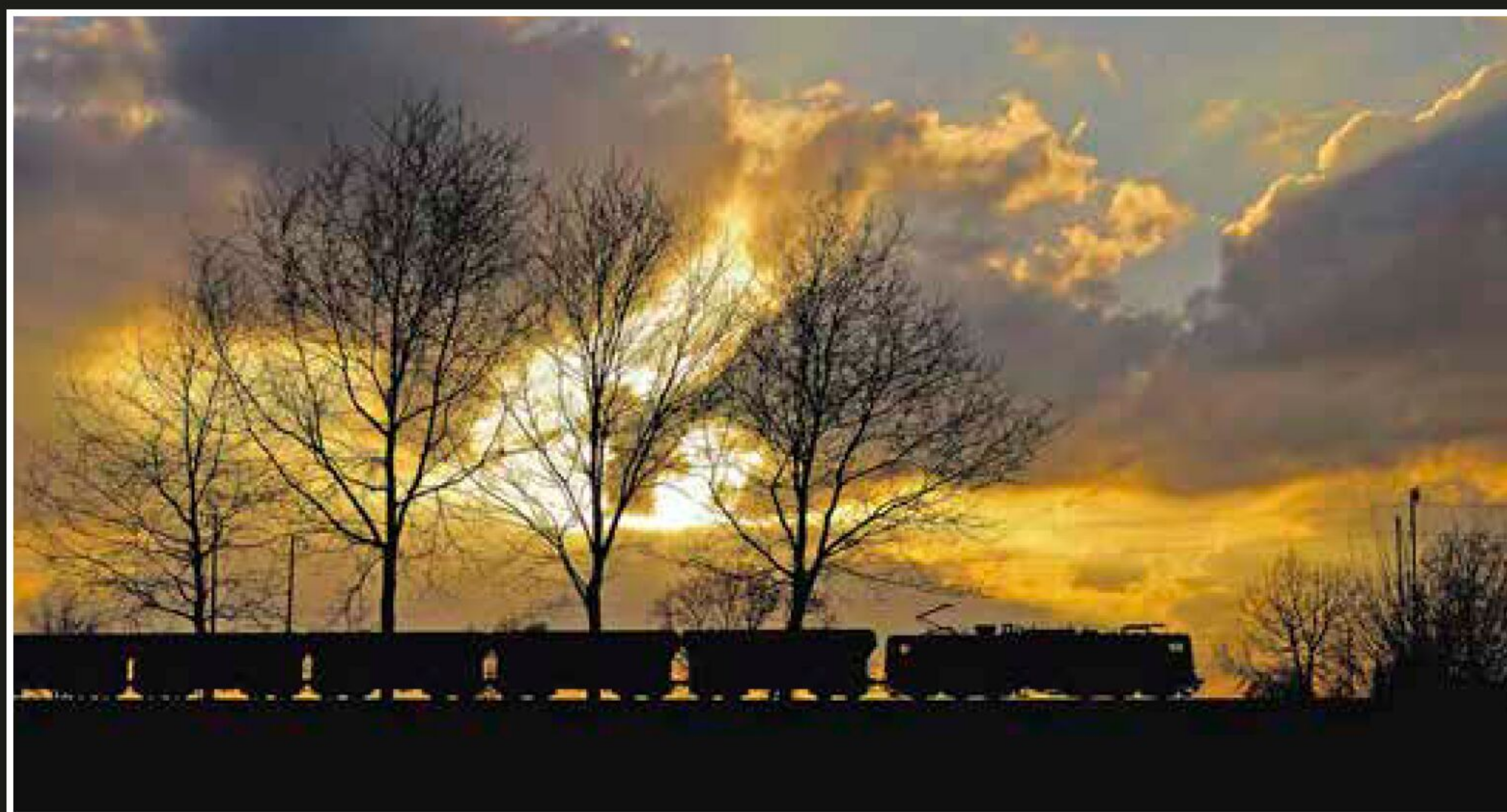
immer eine Freude, wenn ein Brief mit hervorragenden Mittelformat-Dias in Bad Waldsee eintraf. Auch er stieg auf die digitale Fotografie um und nicht nur das, er arbeitete sich in das Thema Bildbearbeitung ein und holte vor wenigen Jahren noch eine Ausbildung zum Grafikdesigner nach – seine dritte Leidenschaft nach Eisenbahn und Radsport.

Marcus war eine spezielle Persönlichkeit mit einem sehr weiten Horizont, aber auch Ecken und Kanten. Immerwieder ging er auf Tauchstation. Es war nicht ungewöhnlich, dass er sich über Monate nicht meldete. Am 6. April erhielt ich die letzte WhatsApp-Nachricht von ihm, einen Tag vor dem Frühjahrsklassiker Paris – Roubaix. Was sonst? 13 Tage später fand man ihn tot in seiner Wohnung. Er wird mir fehlen.

al



Der besondere Blick: Immer wieder schickte Marcus Aufnahmen, die sein einzigartiges Können unterstrichen und es oft nicht ins Heft schafften. Warum eigentlich?



Gegenlichtaufnahmen wie diese gehörten zu seinen Lieblings-Motiven. Da er notorischer Frühaufsteher war, entstanden seine Bilder meistens bei Sonnenaufgang.



Atmosphäre einzufangen, gelang ihm wie kaum einem anderen. Dieses Bild unterstreicht sein großes Talent vortrefflich.

FOTOS: MARCUS HENSCHKE



Seit drei Jahren ist die BBÖ-378.78 (Ex-ÖBB-93.1378) Stammlokomotive im Elmsteiner Tal. Sie wurde von der Kandertalbahn übernommen.

1984 konnte das Kuckucksbähnle von Neustadt (Weinstraße) nach Elmstein seinen Betrieb aufnehmen. Seitdem hat sich die Nostalgiebahn zu einem festen Bestandteil des Pfalz-Tourismus etabliert und gehört zu Neustadt wie das Hambacher Schloss.

40 Jahre unter Dampf

Die Bemühungen um eine Museumsbahn im Elmsteiner Tal reichen bis ins Jahr 1971 zurück. Damals gab es erste Überlegungen auf der Stichbahn historische Züge einzusetzen. Ein Jahr später, 1972, zogen im Bahnbetriebswerk Neustadt (Weinstraße) die ersten historischen Fahrzeuge ein. Zunächst war das Bahnbetriebswerk nur als Zwischenlager für die Neuzugänge der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) gedacht, da das „Stammhaus“ in Bochum-Dahlhausen noch nicht aufnahmefähig war. Durch Zufall konnte der kurz vor dem Abriss stehende Lokschuppen nebst Werkstattgebäude von der Deutschen Bundesbahn angemietet werden. Da die DB aus verständlichen Gründen in die für sie nutzlose Anlage seit

Jahren nichts mehr investierte, war deren Zustand dementsprechend. Die Renovierung oblag der DGEG. Schnell war der Schuppen voll belegt. 1976 wurden die hinter dem Lokschuppen liegenden Lagergebäude abgerissen und Platz für weitere Exponate geschaffen. Als abzusehen war, dass die Fahrzeuge aus der Pfalz unmöglich in

Bochum-Dahlhausen Platz finden würden, ging 1981 aus der „Fahrzeugsammlung Pfalz“ dann offiziell das DGEG-Eisenbahnmuseum Neustadt (Weinstraße) hervor. Währenddessen rumpelte vorerst der letzte Güterzug durchs Elmsteiner Tal. 1977 wurde die fast dreizehn Kilometer lange Bahnlinie offiziell stillgelegt und fiel für ein paar Jahre

Der Güterverkehr zwischen Elmstein und Lambrecht war eines der letzten Einsatzgebiete der Bundesbahn-V20, hier 270 053 in Frankeneck.

FOTO: WERNER BISCHOFF



zunächst in einen Dornröschenschlaf. Der Personenverkehr ruhte schon seit 1960. Nach längeren Verhandlungen mit der damaligen DB konnte die Strecke dann 1984 von der zwischenzeitlich gegründeten „Kuckucksbähnle-Bahnbetriebs-GmbH“ erworben werden. Gesellschafter der Firma sind die Verbandsgemeinde Lambrecht, die Stadt Neustadt und der Landkreis Bad Dürkheim. Inzwischen hat das Unternehmen die Funktion des Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmens (EIU). Durch die Übernahme der Strecke konnte verhindert werden, dass auf der Bahntrasse ein geplanter Radweg verwirklicht wurde. Durch die Betriebsgesellschaft wurden der Fahrbetrieb und die Unterhaltung an die DGEG übertragen.

Die Bezeichnung Kuckucksbähnle ist einmalig. Die ursprüngliche Bezeichnung der Bahnstrecke von Lambrecht nach Elmstein lautete Elmsteiner Talbahn. Weil früher häufig der Ruf des Kuckucks zu hören war, bekamen die Bewohner von Elmstein den Spitznamen „Kuckucke“. Nach ihnen ist auch die Bahn benannt. Heute im 40. Betriebsjahr ist für die Durchführung der Zugfahrten als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EIV) das deutschlandweit tätige Unternehmen UEF Verkehrsgesellschaft mbH verantwortlich. Im Gegensatz zu vielen anderen Eisenbahnmuseen ist in Neustadt seit 1984 auch der Betrieb der Fahrzeuge zu erleben. Die Museumszüge beginnen direkt vor der Fahrzeughalle in Neustadt (Weinstraße) Hbf. Was inzwischen kein Problem mehr darstellt, war der 1984 noch gültige „Binnewies-Erlass“. Dieser verbot einen Einsatz von Dampflokomotiven auf DB-Gleisen und wurde erst mit dem Jubiläum „150 Jahre Deutsche



FOTOS: KORBINIAN FLEISCHER

Die sehr gepflegten württembergischen Plattformwagen sind ein Alleinstellungsmerkmal der Museumsbahn.

Eisenbahn“ im Jahr 1985 schrittweise abgeschafft. 6,5 Kilometer muss der Museumszug von Neustadt bis zum Abzweigungsbahnhof Lambrecht die Hauptbahngleise der DB nutzen. Ein weiterer Partner beim Betrieb der Museumsbahn ist der Förderverein Kuckucksbähnle e. V. Er unterstützt seit 1983 alle Aktivitäten, die dem Erhalt der Museumsbahn Neustadt – Lambrecht – Elmstein und der Darstellung ihres historischen Erscheinungsbildes im Rahmen der Technikgeschichte dienen. Die Fahrsaison startet in der Regel am 1. Mai und endet im Oktober. Fahrtage sind sonntags alle 14 Tage und in den Monaten August und September jeden Sonntag. Die Fahrt beginnt vormittags im Hauptbahnhof Neustadt. Die ersten sieben Kilometer zwischen Neustadt und Lambrecht werden auf der Hauptstrecke Mannheim – Saarbrücken der DB-InfraGo AG zurückgelegt. Nach einem kurzen Halt in Lambrecht

biegt der Zug auf die Museumsstrecke Richtung Elmstein ab. Die Fahrt führt durch das romantische Elmsteiner Tal immer am Speyerbach entlang, meist durch bewaldetes Gebiet. Nach einer Gesamtfahrzeit von einer Stunde und 15 Minuten erreicht man Elmstein. Nach einer Pause geht es zurück bis Lambrecht und wieder nach Elmstein. Gegen 17 Uhr verlässt der letzte Zug den Endbahnhof. Weitere Informationen finden sich im Internet unter www.eisenbahnmuseum-neustadt.de und unter der Tel.-Nr.: 06321/30390 (Mittwoch bis Freitag von 10 bis 13 Uhr).

K. Fleischer



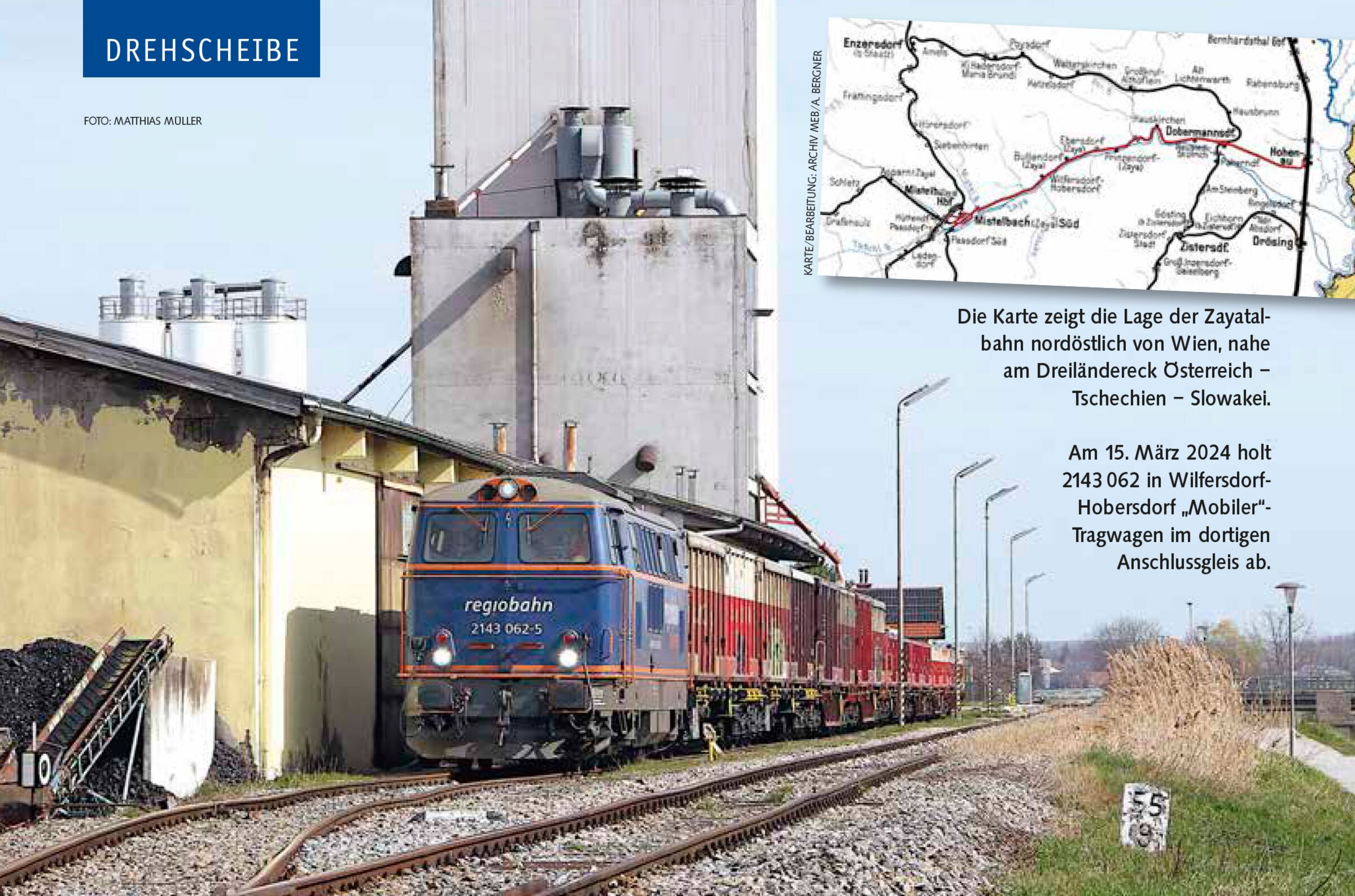
Die 1992 mit einem Schlepptender versehene Speyerbach von 1904 befindet sich gerade in Aufarbeitung.

Auch innen befinden sich die Waggons in einem sehr guten Zustand.



Für die Fahrradbeförderung läuft ein G10-Güterwagen aus dem Jahr 1920 im Dampfzug mit.

FOTO: MATTHIAS MÜLLER



Die Karte zeigt die Lage der Zayaal-
bahn nordöstlich von Wien, nahe
am Dreiländereck Österreich –
Tschechien – Slowakei.

Am 15. März 2024 holt
2143 062 in Wilfersdorf-
Hobersdorf „Mobiler“-
Tragwagen im dortigen
Anschlussgleis ab.

Die Lokalbahnen in Niederösterreich hatten es in den letzten Jahrzehnten nicht eben leicht. Doch für einige Strecken scheint sich eine positive Zukunft abzuzeichnen, etwa für die Linie Mistelbach – Hohenau. Dort gibt es neben Nostalgiezügen auch wieder Güterverkehr.

Züge entlang der Zaya

Im Jahr 2015 wurde der legendäre „Landesbahn-Hobler“ von Hohenau nach Mistelbach eingestellt. Einst mit Dieselloks der ÖBB-Reihe 2143 bespannt, war dieser Zug in den Jahren vor der Einstellung des Güterverkehrs eine Domäne der Reihe 2070. In den Herbst- und Wintermonaten verkehrte er sogar täglich, weil im Rahmen von Verschubarbeiten auch der Rübenplatz in Paasdorf an der ehemaligen Strecke Mistelbach – Gaweinstal – Pirawarth bedient wurde. Dies führte zu der kuriosen Situation, dass sogar an Sonntagen Lagerhaus-Zustellungen an der Landesbahn beobachtet werden konnten, da die Verschubreserve Hohenau bei Bedarf auch an Wochenenden die Güterverkehrstarif-

Am 4. August 1956 bediente noch die T98 1369 („T“ für „Trofej“ der sowjetischen Besatzungsmacht) das Tanklager der Österreichischen Mineralölverwaltung in Dobermannsdorf.



punkte an der Strecke bediente. Mit dem Ende des Vershubgüterzugpaares kehrte auf der Landesbahn indes große Tristesse ein. Marode Gleise und der schlechte Zustand des Oberbaus taten ein Übriges, um diesen Eindruck zu verstärken.

Die Landesbahn wurde ursprünglich als durchgehende Strecke von Korneuburg über Ernstbrunn und Mistelbach Lokalbahn nach Hohenau konzipiert. Heute ist die Linie in mehrere Teile gegliedert: Zwischen Korneuburg und Ernstbrunn besteht Güter- und Ausflugsverkehr durch die „re-

Einst Teil eines Lokalbahn-Netzes in Niederösterreich

giobahn“ GmbH, die in Ernstbrunn ihren Hauptsitz aufweist. Hinter Ernstbrunn sind zum Teil Güterwagen hinterstellt. Dann beginnt der Draisinenabschnitt bis Asparn an der Zaya. Zwischen Asparn an der Zaya und Mistelbach wird im Sommer ein „Schienentaxi“ angeboten. Am Nachmittag verkehrt es sogar bis zur sogenannten „Draisinenalm“ in Grafensulz. Es folgt ein kurzer, wenige 100 Meter langer gleisloser Abschnitt, ehe ab Mistelbach Lokalbahn die Zayatalbahn nach Hohenau beginnt, der wir uns in diesem Beitrag widmen.

Im Jahr 1904 wurde die Konzession für den Betrieb der Strecke von Korneuburg nach Ernstbrunn erteilt. Zwei Jahre später, am 18. November 1906, wurde der Ver-

kehr zwischen Mistelbach und Hohenau aufgenommen. Die Strecke Mistelbach – Hohenau verlor 1988 ihren Personenverkehr. Der Güterverkehr im Zayatal wurde seitens der Österreichischen Bundesbahnen im Jahr 2015 eingestellt.

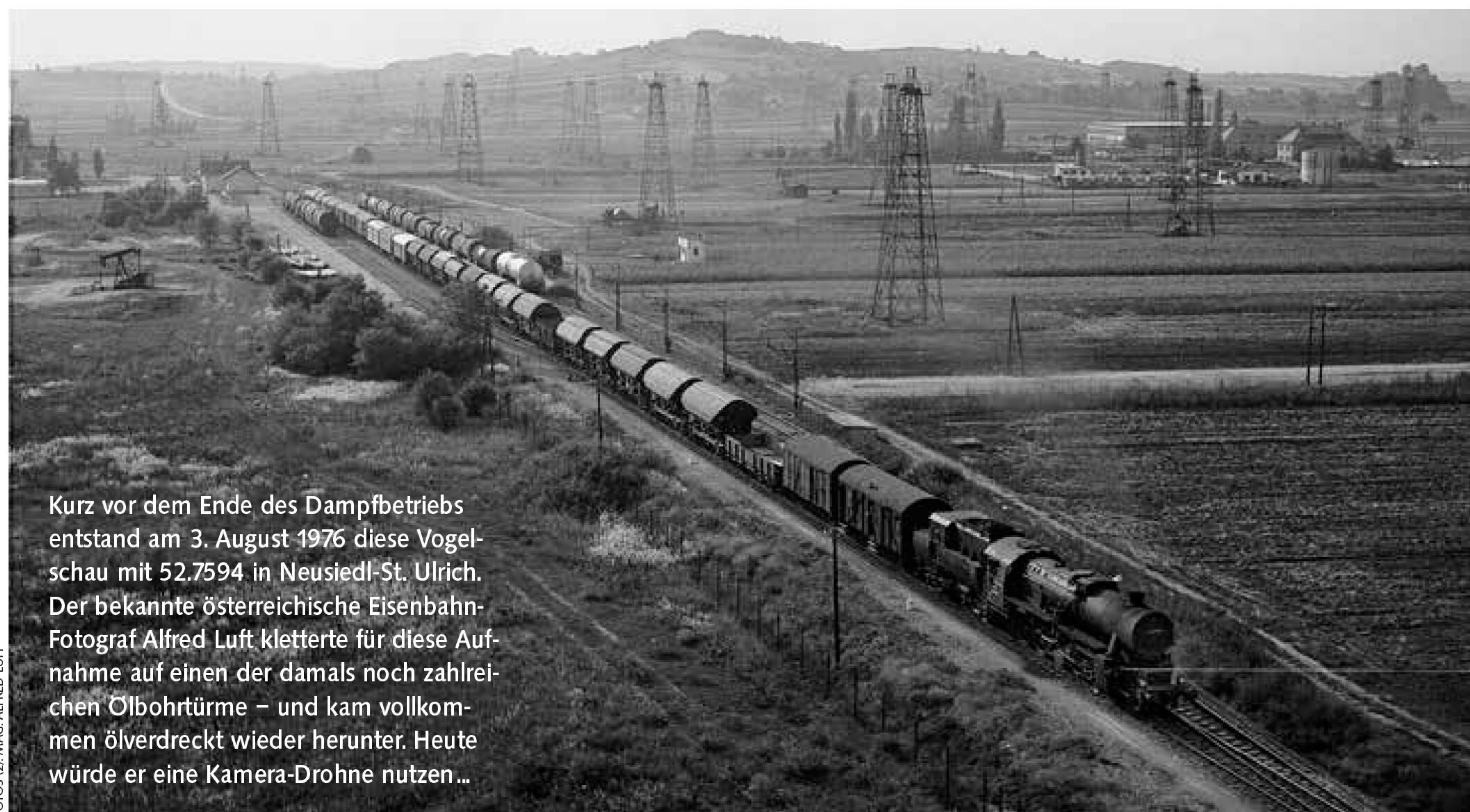
Die Nebenbahn verlässt Mistelbach Lokalbahn in östlicher Richtung und verkehrt zunächst durch das Stadtgebiet. Am Ortsende befindet sich die Verladestelle des Bundesheers, die noch von den ÖBB bedient wird. Am Kilometer 53,765 verläuft die Grenze zwischen ÖBB und Zayatalbahn. Frei und relativ reizlos verläuft die Strecke im hier noch breiten Zayatal Richtung Wilfersdorf-Hobersdorf. In der dortigen Betriebsstelle (km 56,120) befindet

sich ein Ausweichgleis mit Anschluss an das Lagerhaus. Zudem verfügt der Ort noch über sein landesbahntypisches Bahnhofsgelände, das gut erhalten ist. Nach Überqueren einer Eisenbahnkreuzung verläuft die Strecke zunächst am Markt Wilfersdorf entlang und dann frei trassiert nach Bullendorf. Die Haltestelle (km 58,300) verfügt über ein Anschlussgleis, auch das Haltestellenschild ist noch vorhanden. Über Ebersdorf an der Zaya (km 60,600), dessen Haltestellengebäude leider nicht mehr existiert, geht es nach einem kurzen Waldstück auf Prinzensdorf-Rannersdorf mit seinen umfangreichen Gleisanlagen zu. Der Bahnhof ist nach exakt 62,050 Kilometern erreicht. Hier sind Fahrzeuge des Vereins



Mit dem 5145.03 fuhr am 23. September 1976 ein „Blauer Blitz“ der ÖBB durch das Zayatal, hier bei Hauskirchen aufgenommen. Die Strecke diente früher auch dem Umleiter-Verkehr.

FOTO: PETER PRISTER, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG



Kurz vor dem Ende des Dampfbetriebs entstand am 3. August 1976 diese Vogelschau mit 52.7594 in Neusiedl-St. Ulrich. Der bekannte österreichische Eisenbahn-Fotograf Alfred Luft kletterte für diese Aufnahme auf einen der damals noch zahlreichen Ölbohrtürme – und kam vollkommen ölverdreht wieder herunter. Heute würde er eine Kamera-Drohne nutzen...

FOTOS (2): MAG. ALFRED LUFT



Der Landesbahn-Güterzug mit den ÖBB-Loks 2070 078 und 081 passiert am 30. September 2015 den Bahnhof Neusiedl-St. Ulrich.

„Neue Landesbahn“ hinterstellt. Auch das alte Bahnhofsgebäude ist noch erhalten. Sehr kurvenreich – zu Zeiten der letzten Güterzüge befand sich hier eine lange Langsamfahrstelle – geht es auf Hauskirchen (km 66,250) zu. Das vor Kurzem neu gestrichene Bahnhofsgebäude und die markante Ortsdurchfahrt mit dem gewundenen Trassenverlauf an der Zaya geben bekannte Fotomotive ab. Entlang des Flusses windet sich die Strecke erneut nach Osten und verläuft zuerst an einem Hang,

dann freier auf Neusiedl-St. Ulrich zu, das wegen seiner Ölförderanlagen auch „Klein-Texas“ genannt wird. Das alte Bahnhofsgebäude am Streckenkilometer 69,530 existiert noch, zudem ist ein Abstellgleis vorhanden. Dobermannsdorf (km 71,800) mit seinen ausgedehnten Gleisanlagen ist bald darauf erreicht. Hier zweigte einst die Linie nach Enzersdorf über Großkrut und Poysdorf ab. Nach dem Überqueren der Straße nach Hausbrunn wird der Anschluss am Lagerhaus passiert. Die Strecke steigt nun

steil bergan und erreicht eine Hochfläche, der sie bis kurz vor Hohenau folgt. Bei Kilometer 77,794 ist die Grenze zum ÖBB-Netz erreicht. In einer weiten Kurve schwenkt die Bahn nun Richtung Süden und läuft auf den Bahnhof Hohenau an der March an der Nordbahn Wien – Breclav zu.

Einen Hoffnungsschimmer stellen der Verein „Neue Landesbahn“ in Mistelbach und die von ihm verantwortete Zayatabahn GmbH dar. Gemeinsam setzt man sich zum Ziel, die Landesbahn in ihren

Streckenpatenschaften für den Erhalt der Bahnlinie

Strukturen zu erhalten und mittelfristig wieder Züge im Zayatal verkehren zu lassen. Der Verein bietet interessierten Eisenbahnfreunden zudem an, fünfjährige Streckenpatenschaften zwischen 10 und 1000 Schienenmetern für einen Betrag zwischen 25 und 900 Euro pro Jahr zu übernehmen. Erste Hoffnung auf regelmäßigen Güterverkehr keimte auf, als im Spätsommer 2022 zum ersten Mal wieder ein Güterzug auf dem Streckenabschnitt von Hohenau nach Neusiedl-St. Ulrich verkehrte. Schlackezüge zur Deponie Zöchling bei Wilfersdorf wurden während der Sperre der Laaer Ostbahn dort auf Lkw zur Weiterbeförderung umgeladen. Im Januar 2023 setzte die „regiobahn“ aus Ernstbrunn dann wieder erste Güterzüge zum Lagerhaus in Dober-



Der Verein „Neue Landesbahn“ setzt auch immer wieder Dampflokomotiven in Verkehr. Im Bild verlässt 93.1420 mit drei Spantenwagen am 8. Dezember 2013 soeben Mistelbach.



2050.09 der „regiobahn“ erreicht am Vormittag des 22. März 2024 mit ihrem „Mobiler“-Zug soeben Wilfersdorf-Hobersdorf. Auf der Rückfahrt wurden dann auch Getreidewagen mittransportiert.

2070 078 und 081 befinden sich am Nachmittag des 1. Oktober 2015 mit dem gut ausgelasteten Verschubgüterzug aus Hohenau vor Prinzendorf-Rannersdorf auf dem Weg nach Mistelbach.

mannsdorf in Verkehr. Der Verein „Neue Landesbahn“ bietet zudem Sonderfahrten im Zayatal an. So gelangte am 16. Dezember 2023 erstmals wieder ein mit der Reihe 2143 bespannter Personenzug von Hohenau nach Neusiedl-St. Ulrich auf die Strecke. Auch der westliche Abschnitt wird wieder von Sonderzügen befahren. Von Mistelbach aus gab es bereits mehrere Züge nach Prinzendorf-Rannersdorf. So verkehrte am 30. März 2024 ein Osterzug nach Bullendorf.

Berühmtheit erlangte die Strecke Hohenau – Mistelbach in den Jahren 1997 und 2006, als die Nordbahn hochwasserbedingt jeweils für mehrere Monate gesperrt werden musste, weil weite Teile der Strecke unter Wasser standen. So lagen die Gleisanlagen im Bahnhof Dürnkrot im Jahr 2006 rund 1,5 Meter unter Wasser. Im Zuge des March-Hochwassers fungierte die Zayatalbahn folglich als Umleiterstrecke für Güter- und Fernzüge aus und in Richtung Tschechien. Legendäre Züge wie der EC „Vindobona“, der EC „Antonin Dvorak“ oder der Nachtzug „Chopin“ liefen diesel-lokbespannt über die Lokalbahn. Teils in Mehrfachtraktion brachten Lokomotiven der Reihen 2016 und 2143 die zum Teil mehrere hundert Meter langen Züge durch das Zayatal, sodass die Strecke zu einem Magneten für Eisenbahnfotografen wurde. Auch S-Bahnen der ÖBB-Reihe 4020 oder Triebwagen der Reihe 5047 wurden über die Strecke umgeleitet und im Zugverband in Güterzügen mitgeführt.

2015 endete der legendäre Rübenverkehr von Hohenau über Mistelbach Lokalbahn nach Paasdorf an der ehemaligen Strecke Mistelbach – Pirawarth. Bis dahin beförderten Lokomotiven der Reihe 2070 große Mengen Rüben aus Paasdorf nach

Hohenau. Der Verschubgüterzug bediente dabei auch die sonstigen Ladestellen an der Landesbahn und verkehrte in der Hochsaison täglich über diese Nebenbahn. Der Zug verließ Hohenau planmäßig am frühen Nachmittag, am Wochenende allerdings bereits am Vormittag, und war zum Teil bis in die Abendstunden mit Ver-

Zumindest im Güterverkehr geht es im Zayatal aufwärts

schubarbeiten in Mistelbach beschäftigt. Teilweise wurde dieser Zug auch mit interessanten Lokomotiven bespannt: So kamen sowohl Dampfloks als auch die Reihe 2050 zu Rübenzug-Ehren. Die letzten Züge vor der Einstellung des Verschubgüterzuges im Dezember 2015 wurden noch einmal mit der Reihe 2143 bespannt, welche

jahrzehntelang Stammlok im Zayatal war. Die Ladestelle Paasdorf wurde anschließend partiell nicht mehr bedient, dann zwischenzeitlich mit der Reihe 2016, ehe die „regiobahn“ aus Ernstbrunn von Mistelbach Bahnhof aus seit 2021 wieder Wagen zustellte. Ab Herbst 2024 wird sie dort auch wieder den Rübenverkehr erledigen. Den An- und Abtransport von und nach Mistelbach übernehmen weiterhin die ÖBB. Die Strecke Mistelbach Lokalbahn – Paasdorf, auf der über den Sommer 2023 Schiebewandwagen und derzeit Containertragwagen abgestellt sind, wurde nach dem Bau einer Umgehungsstraße ab 2013 für die Transporte bis zum Jahr 2015 extra modernisiert und zur Kreuzung mit der verlegten Bundesstraße mit elektrischen Lichtzeichenanlagen versehen.

Jana und Matthias Müller



2143 033 kam in der Saison 2023/24 häufig im Rübenverkehr zum Einsatz. Am 28. Oktober 2023 stand die frühere ÖBB-Lok mit ihrem beladenen Rübenzug in Mistelbach Lokalbahn.

FOTOS (5): MATTHIAS MÜLLER



Der Zug T 62655 nach Leipzig-Engelsdorf, angeführt von der geschmückten 151 129, passiert am 27. Juni 2024 die Ruhrbrücke in Wetter.

Die Loks waren bereits an den Lokvermieter Railpool veräußert, aber die DBAG mietete die Sechssachser der Baureihe 151 weiterhin dort an. Damit ist nun Schluss.

Aus und (fast) vorbei

Nach Schulschluss war ich sofort zum Bahnhof geeilt, um mit dem Zug nach Gelsenkirchen-Bismarck zu fahren. Denn dort konnte man im Bahnbetriebswerk noch Jumbos der Baureihe 44 unter Dampf bewundern. Völlig unerwartet und zu meiner großen Freude hatte ich nach einigen „Ritsch-Ratsch-Klick-Fotos“ am späten Nachmittag die Stadt im Ruhrgebiet auf dem Führerstand einer 44 verlassen dürfen und war in Wanne-Eickel gelandet. Glücklicherweise ging es von dort zurück ins heimische Sauerland. Beim Umsteigen in Hagen traute ich meinen Augen nicht. Eine nagelneue Elektrolok der Baureihe 151 hing vor meinem Personenzug nach Alte-

na! Aber das war doch eine Güterzuglok, so schoss es mir durch den Kopf. Während ich den Sechssachser mit seinen markanten Sicken an den Seitenflächen inspierte, kam ich mit dem stolzen Lokführer

ins Gespräch. Und wieder durfte ich im Führerstand mitfahren, was für eine tolle Überraschung! Die Knipse ließ ich aber im Rucksack. Es war schon etwas dunkel und auch sonst war diese neue Lokgattung

151 045 passiert am 25. Juni 2024 letztmalig Hohenlimburg.



noch nicht Gegenstand meiner Begierde. Klar, wenn man kurz zuvor noch richtige Dampfloks vor der Linse hatte.

Das änderte sich aber im Laufe der Zeit und nun, fast auf den Tag genau 50 Jahre später, schließt sich der Kreis. Wieder stehe ich in Hagen und warte auf den allerletzten, mit einer DBAG-151 bespannten Güterzug, der über die Ruhr-Sieg-Strecke nach Vorhalle rollt. Hinter Hohenlimburg zieht 151 045 mit ihrem „51341“ am Haken im schönsten Abendlicht an mir vorbei und verlässt letztmalig das Sauerland. Ein Gruß, ein kurzer Pfiff, das war es.

Kaum vorstellbar: Keine 151 mehr bei der DBAG

Bereits im Jahr 2017 hatte die DBAG alle noch betriebsfähigen 151 der einst 170 Lokomotiven umfassenden Flotte verkauft. Rund 100 Maschinen wurden über das Unternehmen Railpool wieder angemietet und blieben im Prinzip in ihren angestammten Einsatzgebieten unter Strom.

Ende Juni 2024 lief der Mietvertrag aber aus. Da DB Cargo keinen Bedarf und kein Interesse mehr an ihren Elektro-Oldtimern der zweiten Nachkriegsgeneration hatte, war das Schicksal der 118 Tonnen schweren und 6288 kW starken Kraftpakete besiegelt. In mehreren Lokzügen ging es zum Schrottplatz nach Opladen oder zum Stillstandmanagement nach Leipzig-Engelsdorf. Ein letzter dieser Art sollte Hagen-Vorhalle am 27. Juni gegen acht Uhr verlassen. Doch die Fuhre ließ auf sich warten. Die Zusammenstellung der neun 151 und das Schmücken der Zuglokomotive 151 129 durch die engagierten Eisenbahner vor Ort nahm doch etwas mehr Zeit in Anspruch als gedacht. Dann aber rollte der Abschiedszug als Tzfz62655 über die Ruhrbrücke am Harkortsee bei Wetter und viele Fotografen schauten wehmütig hinterher. Doch wir müssen uns noch nicht ganz von dieser beeindruckenden Baureihe verabschieden: Bei einigen privaten EVU rollen die „Schaukelpferde“, wie die 151 aufgrund ihrer Flexicoil-Federung genannt werden, weiterhin durch die Republik. Und die in Leipzig abgestellten Sechssachser bietet Railpool nun zum Verkauf an. Vielleicht heben sich ihre Stromabnehmer ja wieder an den lebenspendenden Draht und sie gehen nochmals auf Reise – aber wer weiß das schon...

Dirk Höllerhage

FOTO: MARKUS BEHRJA



Seit Ende Mai war 151 129 im Retrolook unterwegs. Am 5. Juni 2024 passiert sie mit einem Güterzug den Bahnhof Bönen auf dem Weg von Seelze nach Hagen-Vorhalle.

FOTO: MARKUS TIGGES



Eine traurige Premiere: Am 1. Juli 2024 wurde die erste private 151 zur Verschrottung zur Firma Bender überstellt. 151 017 der SRI steht auf dem Gelände in Opladen zwischen den Neuwagen des benachbarten VW-Händlers.

FOTO: BERND KELLER



Auch kurz nach dem offiziellen Ende der Baureihe 151 bei DB Cargo gibt es noch hochwertige, private Güterleistungen: 151 123 von SRI-Rail Invest beförderte am 29. Juni 2024 einen BMW-Zug durch Wernfeld in Richtung Würzburg.

Eine Gruppe engagierter Bahner um Shawn Glaeser sorgte für ein halboffizielles 151-Abschiedsprogramm bei DB Cargo. Zuletzt wurde ein Lokzug, bestehend aus 151 129, 062, 002, 026, 031, 045, 053, 058 und 048 als Tzfz62655, nach Leipzig gefahren, hier bei Altenbeken.

FOTO: AXEL WITZKE





Am 28. August 1980 konnte der junge 704 003 bei Velpe an der Strecke Löhne – Rheine angetroffen werden. Damals liefen die Elektrifizierungs-Anstrengungen der DB noch auf Hochtouren.

In den 1970er-Jahren nahm das Neubaustrecken-Programm der Bundesbahn Fahrt auf. Für deren Elektrifizierung besaß sie mit der Turmtriebwagen-Baureihe 704 das passende Gerät.

Strippenzieher der DB

Eigentlich war die Bundesbahn für ihre groß angelegten Elektrifizierungsvorhaben gut gerüstet: Mit der Turmtriebwagen-Baureihe 701/702 standen ihr mehr als 100 Spezialfahrzeuge für Montage, Wartung und Inspektion ihrer Fahrleitungsanlagen zur Verfügung. Doch die aus den Schienenbussen der Baureihe 798 abgeleiteten Vehi-

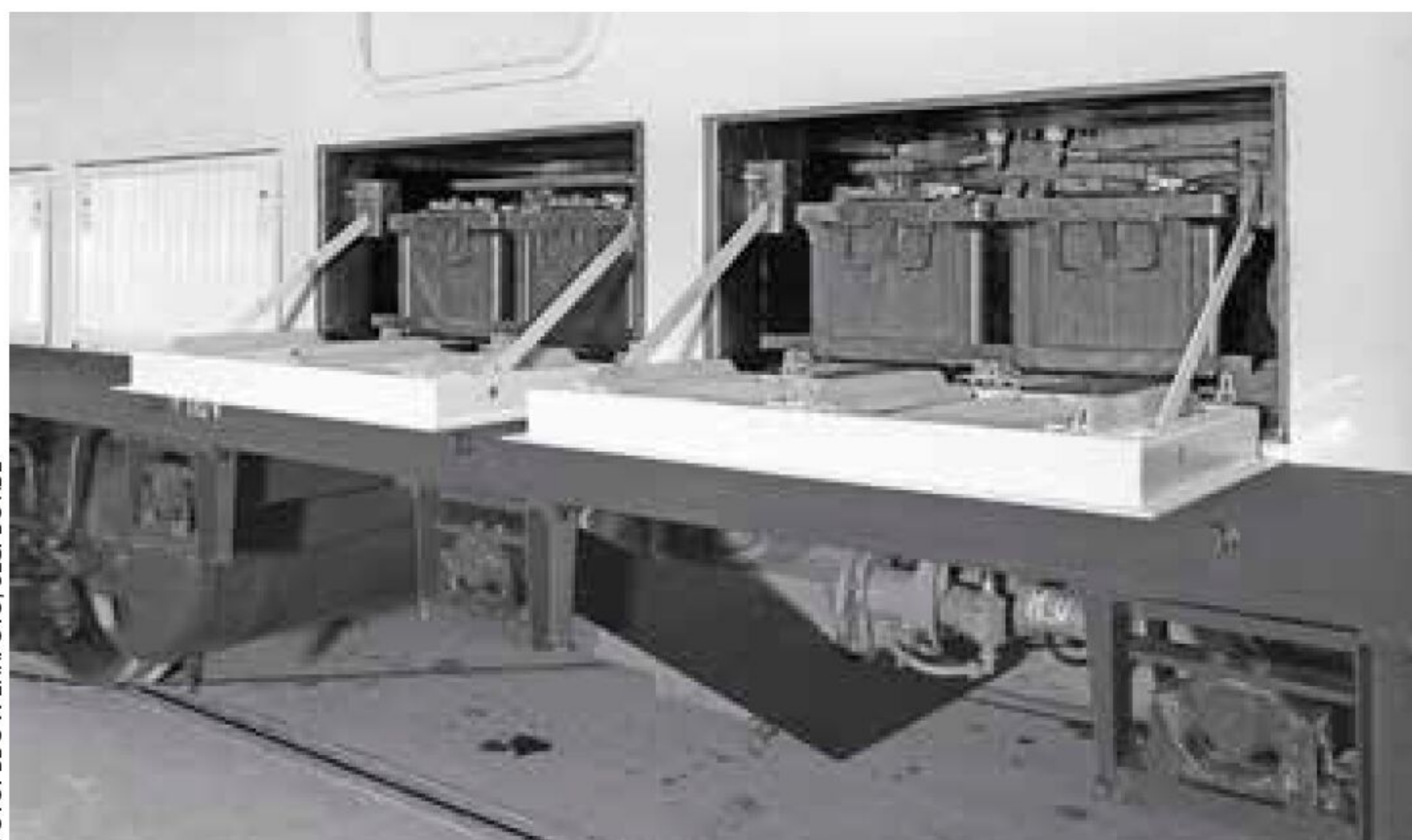
kel waren für das größte Bauvorhaben der DB in den 70er-Jahren, die Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecken, ungeeignet. Zu langsam waren sie unterwegs, zu einfach war ihre technische Ausrüstung gehalten.

Ein Konsortium aus MBB und BBC entwickelte in Zusammenarbeit mit der Bundesbahndirektion München die vierachs-

ige Turmtriebwagen-Baureihe 704 auf Basis der kurz zuvor entstandenen, einteiligen Diesel-Nahverkehrstriebwagen-Prototypen der Baureihe 627⁰. In den Jahren 1977/78 wurden fünf Fahrzeuge ausgeliefert und bei den Fahrleitungsmeistereien in Nürnberg, Villingen, Karlsruhe und Osnabrück (dort zwei Exemplare) stationiert.

Der Wagenkasten wurde selbsttragend in geschweißter Stahl-Spanten-Leichtbauweise erstellt. Als Antriebsanlage kamen zwei auch unabhängig voneinander nutzbare, luftgekühlte KHD-Dieselmotoren des Typs BF 12 L 413 F mit zwölf Zylindern und ein hydraulisches Zweiwandler-Getriebe T 320 r von Voith zum Einsatz. Das 780 PS starke Bahndienstfahrzeug erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h gegenüber den 90 km/h der Vorgänger-Baureihen 701/702. Ansonsten wurde vieles, etwa Führerräume und Bremsanlage, fast unverändert vom 627⁰ übernommen.

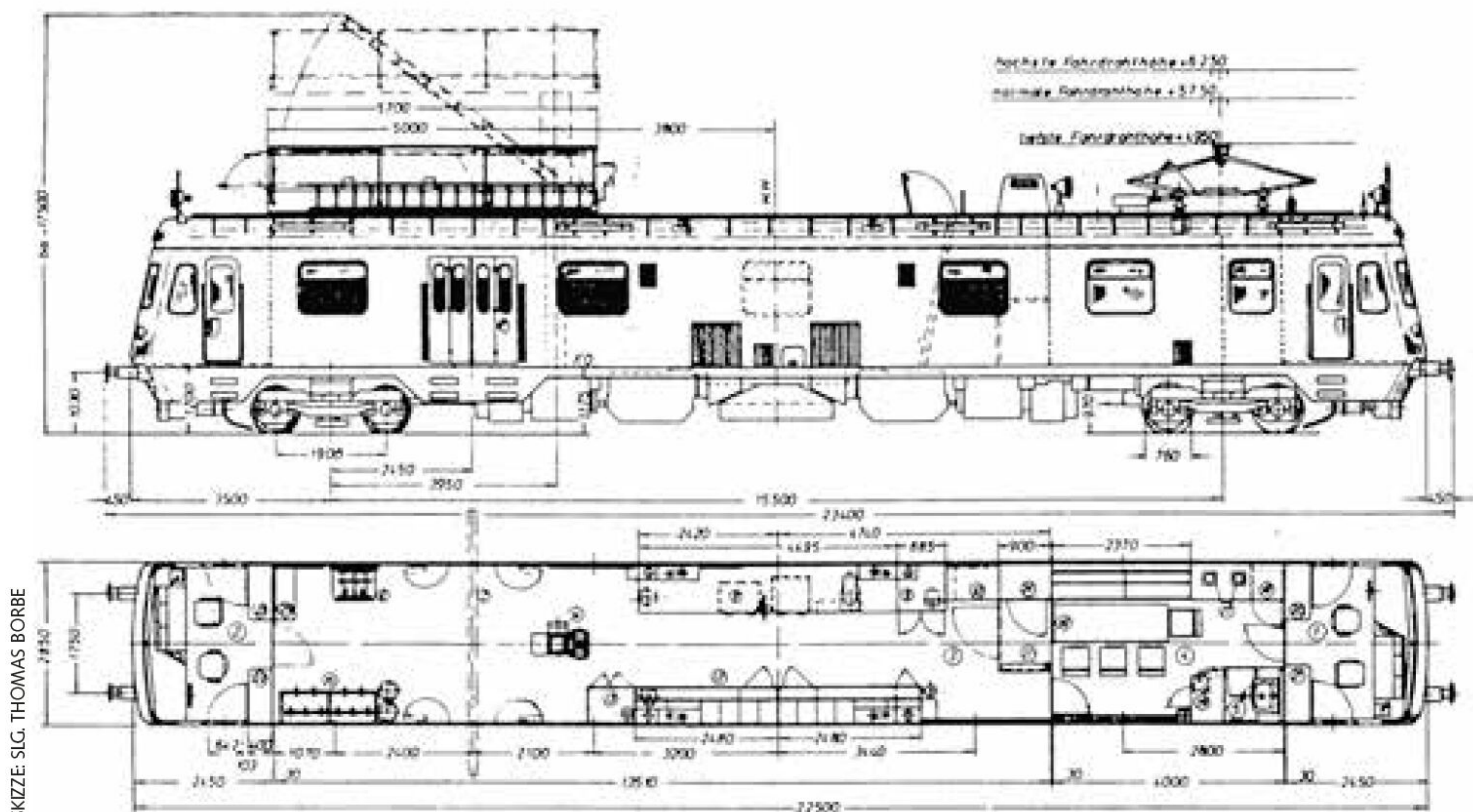
Wenn der Motor nicht lief, konnte die Stromversorgung des 110 Volt-Gleichspannungsbordnetzes auch durch neun Batterien mit je 204 Ah aufrecht erhalten werden. Der 704 besaß aber auch einen Gleichrichter für das Ortsnetz.



Gitterroste und Geländer machten das Dach komplett begehbar. Eine Arbeitsbühne mit 400 Kilogramm Tragkraft konnte hydraulisch um zwei Meter ausgefahren und nach beiden Seiten geschwenkt werden. In ihrem Rahmen waren im Bedarfsfall ausziehbare Leitern untergebracht, so dass die maximale Arbeitshöhe stolze 17,5 Meter betrug. Auf der anderen Dachseite saß der zur Prüfung der korrekten Fahrdrachtlage, aber auch zur Erdung und Spannungsmessung dienende DSB 54-Scherenstromabnehmer, dessen Anpressdruck an den Fahrdracht stufenlos zwischen 70 und 250 Newton eingestellt werden konnte.

Zeitgemäßes Dienstfahrzeug mit allem Drum und Dran

Der Messstromabnehmer war von einer kleinen Dachkanzel aus zu überwachen – dank mehrerer Scheinwerfer selbst bei Dunkelheit. Dann unterstützten auch die am Dachrand angebrachten Leuchtstoffröhren die Arbeit. Die Ableitung der Motorabgase über das Dach wurde später durch langgezogene Auspuffrohre verbessert. Im Wageninneren waren eine voll ein-



Die Fahrzeugskizze macht deutlich: Der 704 war eine rollende Werkstatt samt Unterkunft.



FOTOS (2): DEUTSCHE BUNDESBahn, SLG. BORBE

Auf den qualitativ leider nicht herausragenden Repros einer DB-Broschüre zum Turmtriebwagen der Baureihe 704 sind die Werkstatt (links) und der Seilraum (rechts) zu sehen.



Wenn an Quertragwerken in Bahnhöfen gearbeitet werden musste, ließen sich die im Aufbau der Arbeitsbühne untergebrachten Leitern bis auf eine Steighöhe von zwölf Metern ausziehen. Hinter 704 002 steht die Vorgänger-Reihe 701.

gerichtete Elektrowerkstatt, eine Seil- und Kabel-Kammer mit Drehfältüren und Ladekran, ein Aufenthaltsraum samt Kochnische sowie ein Waschraum vorhanden.

Die Turmtriebwagen der Baureihe 704 standen noch bis 2012 für DB Netz Instandhaltung im Einsatz. Zwei Jahre später wurden alle fünf Fahrzeuge verschrottet – sicher etwas voreilig, wenn man bedenkt, dass die Nachfolge-Baureihe 711¹ wegen mehrerer Maschinenanlagen-Brände derzeit außer Gefecht gesetzt ist. A. Bergner

FOTOS: WBB-WERKSTADT, SLG. BORBE (LINKS), MARVIN CHRIST/EBENBAHNSTIFTUNG (RECHTS)



Am 24. Januar 2009 war 704 003 noch am Abzweig Forsthaus in Frankfurt/Main für die DBAG aktiv. Im Hintergrund wartet bereits ein Nachfolger der Unglücks-Baureihe 711¹ (s. Meldung auf Seite 4).



In Kettwig, seit 1975 in die Stadt Essen eingemeindet, beginnt die Reise durch das mittlere Ruhrtal Richtung Hagen. Dort mündete einst die inzwischen vollständig von der Landkarte verschwundene Untere Ruhrtalbahn aus Mülheim in die Mittlere Ruhrtalbahn ein. Ein Zug der Linie S6 überquert am 17. Mai 2012 auf der Fahrt von Köln nach Essen den Kettwiger Stausee. Es führt 143 330. Heute verkehren hier ET 422 in Doppeltraktion.

Industriegeschichte – Bahnnostalgie – Zukunftsperspektiven: Die Mittlere Ruhrtalbahn
Essen-Kettwig – Bochum-Dahlhausen – Hagen seit den 1980er-Jahren bis heute.

Entlang der Ruhr

Die Ruhr legt auf dem Weg von der Quelle im Sauerland bei Winterberg bis zur Mündung in den Rhein bei Duisburg-Ruhrort rund 220 Kilometer zurück. Nahezu auf der gesamten Länge säumen beziehungsweise säumten Eisenbahnstrecken ihren Weg.

Der 15 Kilometer lange Abschnitt Mülheim-Styrum – Kettwig (heute ein Stadtteil von Essen), dessen letzte Teilstücke bereits 1981 stillgelegt wurden, wird meist als Untere Ruhrtalbahn bezeichnet, die 85 Kilometer lange Strecke Hagen – Bestwig (– Warburg) als Obere Ruhrtalbahn.

Dieser Artikel bezieht sich auf die Mittlere Ruhrtalbahn im 60 Kilometer langen

Teilabschnitt Kettwig – Hattingen – Wengern Ost – Hagen. Wir beleuchten hier den Zeitraum von den 1980er-Jahren bis heute und schwerpunktmäßig den Abschnitt Hattingen (Ruhr) – Wengern Ost.

Die „Steinkohlenlegende“ oder wie alles begann

Das mittlere Ruhrtal ist die Wiege des Steinkohlenbergbaus, des „Schwarzen Goldes“, das die Grundlage für das Aufblühen des Ruhrgebiets zu einem der wichtigsten Standorte der Montanindustrie in Europa war. Gemäß der sogenannten „Steinkohlenlegende“ sah sich einst ein junger Schweinehirte vor Einbruch der Dunkel-

heit nach einer geeigneten Stelle um, wo er Feuer machen konnte. Am Fuße eines Baumes hatte ein Mutterschwein (eine „Mutter“) ein Loch gewühlt, das der Schweinehirte als Feuerstelle nutzen wollte. Nachdem er Reisig als Brennmaterial gesammelt und das Feuer entzündet hatte, genoss er das wärmende Feuer. Als er am nächsten Tag zu der Stelle zurückkehrte, machte er überrascht die Entdeckung, dass das Feuer immer noch nicht erloschen war, denn die Glut hatte sich über Nacht in die „schwarze Erde“ hineingebrannt. Nach Hause zurückgekehrt, erzählte der Hirtenjunge seinem Vater von seiner Entdeckung. Der Vater eilte zum Fundort, der fortan „Op



Im Abschnitt Essen-Überruhr – Essen-Kupferdreh nutzten die Ruhrtalbahn und die Strecke Essen – Wuppertal-Vohwinkel dieselbe Trasse. Wo am 10. Juni 1982 noch 212 084 mit einem Wendezug von Bottrop nach Wuppertal unterwegs war, verkehrt heute die S9.

de Mutte“ genannt wurde, und begann als Erster, nach den „brennenden schwarzen Steinen“ zu graben. Die Geburtsstunde des Steinkohlenbergbaus liegt dieser Legende nach im Muttental (heutiges Stadtgebiet Witten) und somit im mittleren Ruhrtal.

Im Jahr 2018 allerdings wurde das Bergwerk Prosper in Bottrop als letzte Zeche im Ruhrgebiet stillgelegt. Damit gehörte der Steinkohlenbergbau in Deutschland der Vergangenheit an.

Industrialisierung im Ruhrtal

Bis zum 19. Jahrhundert entstanden im Ruhrtal zahlreiche Zechen, denn hier traten die Steinkohlenschichten (die sogenannten „Flöze“) teilweise an die Erdoberfläche, während sie Richtung Norden immer tiefer absinken, so dass die dortigen, modernen Bergwerke mehrere hundert Meter tiefe Schächte hatten, um das Schwarze Gold an die Erdoberfläche zu fördern.

Da die Fördermengen immer weiter stiegen, war die Ruhrschiffahrt dem Abtransport der Kohle nicht mehr gewachsen. Ab 1874 stand die Mittlere Ruhrtalbahn Hattingen – Blankenstein – Herbede – Bommern – Vorhalle der Bergisch-Märkischen-Eisenbahngesellschaft als neuer Transportweg durchgehend zur Verfügung. Damit gab es neben der weiter nördlich verlaufenden Strecke über Bochum Hbf und Witten Hbf eine weitere durchgehende Eisenbahnverbindung zwischen Essen und Hagen. Neben den Zechen sorgte ein bereits 1855 in Betrieb genommenes Hochofenwerk, die Hattinger Heinrichshütte, für Transportaufkommen.

Streckeninfrastruktur und Personenverkehr auf Schrumpfkurs

Die letzten Abschnitte der Strecke Mülheim-Broich – Kettwig-Stausee (zehn Kilo-

meter) im unteren Ruhrtal wurden bereits 1982 abgebaut, nachdem der Personenverkehr schon 1968 auf die Straße verlagert worden war.

Der am Nordufer des Baldeneysees verlaufende Streckenabschnitt Essen-Werden – Essen-Heisingen – Essen-Kupferdreh (acht Kilometer) der Mittleren Ruhrtalbahn verlor schon 1965 den Personenverkehr. Einige Jahre nach Stilllegung der Zeche Carl Funke in Heisingen im Jahr 1973 verschwanden auch dort die letzten Gleisreste. Zwischen Essen-Überruhr und Bochum-Dahlhausen (sieben Kilometer) wurde der Reisezugverkehr bereits 1959 eingestellt. Zuletzt wurde Essen-Altendorf noch von Dahlhausen aus im Güterverkehr bedient, bis dann 1990 auch dort die Stilllegung erfolgte.

Personenverkehr gab es zwischen Hattingen und Wengern Ost bis 1971, bis heute verkehrt dort der Museumszug des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen.

Demgegenüber sind einige verbliebene und mit anderen Strecken verknüpfte Teile der Ruhrtalbahn schon vor vielen Jahren beziehungsweise Jahrzehnten elektrifiziert

und zu S-Bahnstrecken ausgebaut worden, wodurch diese Streckenabschnitte der Mittleren Ruhrtalbahn heute zumindest im Personenverkehr die höchste Zugfrequenz in ihrer Geschichte aufweisen:

Abschnitt Kettwig – Essen-Werden:

S6 (Köln – Düsseldorf – Essen)

Abschnitt Essen-Kupferdreh – Essen-

Überruhr: S9 (Wuppertal – Essen – Haltern/Recklinghausen)

Abschnitt Bochum-Dahlhausen –

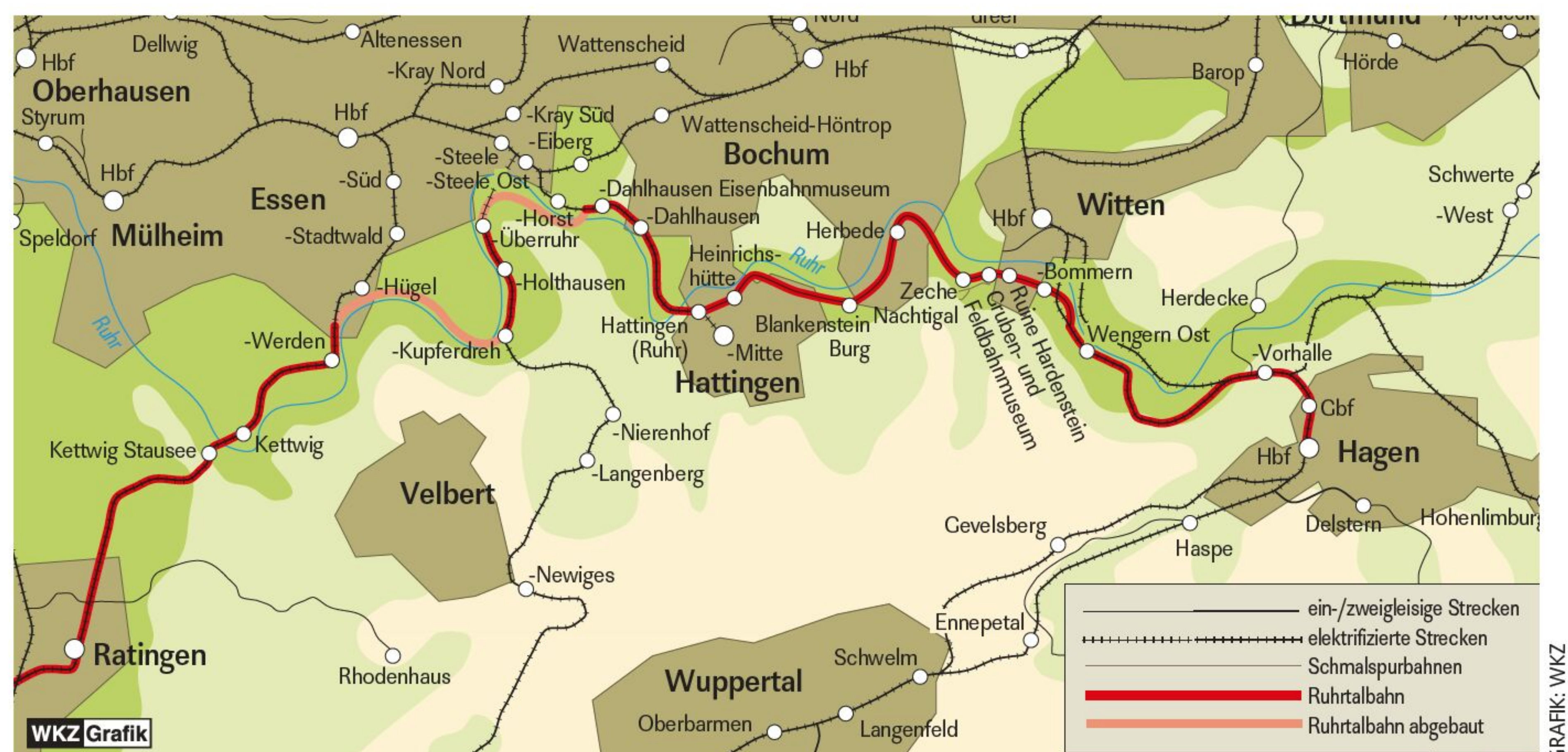
Hattingen (Ruhr): S3 (Oberhausen – Essen – Hattingen (Ruhr) Mitte)

Das Prinzip, entweder Stilllegen oder zur S-Bahn auszubauen, findet sich demnach auch im mittleren Ruhrtal wieder.

Der Güterverkehr seit den 1980er Jahren

Die letzten Steinkohlenzechen im Ruhrtal wurden bereits in den 1970er-Jahren stillgelegt. Die Schließung der Heinrichshütte in Hattingen warf zu Beginn der 1980er-Jahre bereits ihre Schatten voraus, und wesentliche Betriebsteile wurden ab 1987 geschlossen. Der Eisenbahngüterverkehr auf der Mittleren Ruhrtalbahn war damit immer weniger von der Montanindustrie geprägt. Einst große Güter- und Rangierbahnhöfe, wie etwa Essen-Kupferdreh, Bochum-Dahlhausen, Hattingen (Ruhr) und Oberwengern, wurden komplett oder bis auf wenige Nebengleise zurückgebaut.

Anfang der 1980er-Jahre gab es noch durchgehenden Güterzugverkehr auf dem Abschnitt Hattingen – Herbede – Hagen der Mittleren Ruhrtalbahn. Das waren hauptsächlich die Nahgüterzüge von der Hattinger Heinrichshütte zum Rangierbahnhof Hagen-Vorhalle. Auch die Züge von der Stückgutverladung in Hattingen zum Güterbahnhof Hagen liefen noch via Herbede.



Die Ruhrtalbahn folgt über viele Kilometer ihrem namensgebenden Fluss.



Der Museumszug des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen wird meist von einer Dampflok gezogen. Am 25. Mai 1985 bespannte 221 107 den Zug, der hier gerade die Ruhr-Brücke unmittelbar westlich des Bahnhofs Hattingen überquert. Die zweimotorigen Loks dieser Baureihe prägten den schweren Güterverkehr des Ruhrgebiets über viele Jahre.

Die meisten Güterzüge nach Hattingen kamen jedoch über Essen Hbf aus dem westlichen Ruhrgebiet (Duisburg/Oberhausen) und wurden von E-Loks gezogen, gelegentlich auch von Dieselloks der Baureihen 216 oder 221.

Auch aus dem mittleren Ruhrgebiet (Wanne-Eickel) kamen Güterzüge, die dann via Bochum-Riemke, Bochum Gbf und Wattenscheid-Höntrop fuhren. Bei Bochum West und Essen-Eiberg nutzten sie Gleisdreiecke beziehungsweise Verbindungskurven, die nun schon seit vielen Jahren abgebaut sind, so dass dieser direkte

Fahrweg heute nicht mehr möglich wäre. Während alle heute noch verbliebenen Abschnitte der Mittleren Ruhrtalbahn schon damals weiterhin zweigleisig und bereits elektrifiziert waren (beziehungsweise Elektrifizierung in Planung für S-Bahn-Ausbau), ist der idyllische Abschnitt Hattingen – Herbede – Wengern Ost bis heute nur eingleisig und nicht elektrifiziert.

Vor den Güterzügen auf diesem Abschnitt wurden bis zur Einstellung des durchgehenden Güterverkehrs Dieselloks der Baureihen 216 (Bw Kassel) und 218 (Bw Hagen-Eckesey) eingesetzt. Diese Züge

waren besonders interessant, fuhren sie doch durch die idyllischsten und abgelegensten Teile des malerischen Ruhrtals, die teilweise noch nicht einmal über Wanderwege erreichbar sind. Auch der einzige Tunnel der Mittleren Ruhrtalbahn, der nur 74 Meter lange Welper Tunnel (gelegentlich auch als Blankensteiner Tunnel bezeichnet), befindet sich hier. Auf dem Berg über dem Tunnel thront die im 13. Jahrhundert erbaute Burg Blankenstein in einer Höhe von 70 Metern über der Ruhr.

Außerdem existierten damals auf diesem Abschnitt der Ruhrtalbahn noch Be-



Das Industriemuseum Henrichshütte

Basierend auf den günstigen Standortfaktoren, nämlich den regionalen Erz- und Kohlevorkommen sowie der Ruhr als Transportweg, wurde 1855 das Hüttenwerk „Henrichshütte“ in Hattingen in Betrieb genommen. 1869 wurde der Gleisanschluss fertiggestellt, so dass die Ruhr als Transportweg immer mehr in den Hintergrund trat. Auf dem großen Industrieareal wurden 150 Jahre lang Eisen und Stahl erzeugt, gegossen, geschmiedet und gewalzt. In Hattingen entstanden Schienen und Radsätze für die Eisenbahn, große Schmiede- und Gussstücke, Turbinenwellen und Kernreaktoren, Panzerbleche sowie Teile für die Weltraumindustrie. Die Geschichte der Henrichshütte ist beispielhaft für Entstehung, Entwicklung und Niedergang der Schwerindustrie im Ruhrgebiet. Anfang 1987 gab die Thyssen Stahl AG ihre Pläne zur Stilllegung der Hochöfen, der 4,2m-Grobblechstraße, des Elektrostahlwerks und der Stranggießanlage auf der Henrichshütte bekannt. Damit drohten das Aus für die Hütte und der Verlust von knapp 3000 Arbeitsplätzen. Das Bekanntwerden der Stilllegungspläne führte zu einer großen, letztendlich erfolglosen Protestbewegung. Mit dem letzten Abstich wurde am 18. Dezember 1987 nach rund 130 Jahren in Hattingen die Roheisenerzeugung eingestellt. Mit der Stilllegung der Hochöfen und des Walzwerks gingen die über Jahrzehnte entwickelten und bewährten Vorzüge eines integrierten Hüttenwerks verloren. So brachte die Übernahme von Blasstahlwerk, Schmiede und Bearbeitungswerkstätten durch die neu gegründete Vereinigte Schmiedewerke Gesellschaft im Jahr 1988 nur einige Jahre Aufschub. 2004 schloss mit der Schmiede der letzte Großbetrieb der Montanindustrie auf dem Areal der vormaligen Henrichshütte. Teile der Hütte sind heute als Industriemuseum erhalten geblieben.



Nur kurz wurde die Ruhe in den Feuchtgebieten der Ruhrauen unterbrochen, als 218 140 des Bw Hagen-Eckesey am 14. April 1982 mit dem Nahgüterzug Ng 63877 Hattingen-Henrichshütte – Hagen-Vorhalle die Idylle passierte. Über der Szene thront der malerische Ort Blankenstein mit seiner Altstadt und Burganlage.

triebsstellen mit mechanischen Stellwerken und Formsignalen, und zwar in Blankenstein (Ruhr) und Herbede. In Herbede waren auch noch Zugkreuzungen möglich. Das war in Blankenstein bereits nicht mehr der Fall, da zwei der ursprünglich drei Stellwerke dort schon in den 1970er-Jahren außer Betrieb gingen. Die übrigen Stellwerke in Blankenstein (Ruhr) und Herbede wurden 1983 außer Betrieb genommen.

Im Winterfahrplan 1981/82 gab es gemäß der Bahnhofsfahrordnung für Blankenstein (Ruhr) werktags noch kümmerlichen Restverkehr zwischen Hattingen und Wengern Ost: 9:39h Übergabe 67505 Hattingen – Herbede; 10:36h/11:50h, Übergabe 67506 Herbede – Hattingen; 11:07h, Dienstag bis Freitag, Nahgüterzug Ng 63878 Hagen-Vorhalle – Henrichshütte; 11:32h, Montag Lokomotivfahrt (Lz) 87518, Hagen-Eckesey – Henrichshütte; 13:34h, Nahgüterzug Ng 63877, Henrichshütte – Hagen-Vorhalle.

Die Stellwerke in Blankenstein und Herbede waren somit nur noch in der Frühschicht besetzt. Daher mussten die wenigen verbliebenen Züge der Relation Hattingen – Hagen in der zweiten Tageshälfte den Umweg über das Gleisdreieck bei Essen-Eiberg sowie über Bochum Hbf und Witten Hbf nehmen.

Im Mai 1982 war dann komplett Schluss mit dem durchgehenden Güterverkehr auf der Ruhrtalbahn zwischen Hattingen und Hagen; gleichzeitig wurde die 18 Kilometer lange Strecke Hattingen – Wengern Ost zu einer Nebenbahn herabgestuft. Der Abschnitt Herbede – Wengern Ost ist seitdem ohne planmäßigen Güterverkehr und wird regelmäßig nur noch von den Museumszügen des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen befahren.

Minimal-Güterverkehr heute

Wo einst im mittleren Ruhrtal zahlreiche Kohle-, Koks- und Erzzüge sowie Stückgutzüge und Nahgüterzüge des Einzelwagenverkehrs verkehrten, gibt es heute nur noch zwei Gleisanschlüsse. Deren Aufkommen kann mit ein bis zwei werktäglichen Übergabezugpaaren abgefahren werden. In Hattingen wird noch die Spedition Kerckmeier GmbH & Co. KG auf dem Gelände der ehemaligen Henrichshütte bedient, im ehemaligen Bahnhof Blankenstein (Ruhr) der Schrottgroßhandel Bötzel GmbH & Co. KG. Die Bedienung erfolgt aus Richtung Wanne-Eickel. Diese mit einer V90 oder Gravita bespannten und am späten Abend beziehungsweise nachts verkehrenden Züge machen in Essen Hbf oder Essen-West Kopf und verkehren via Bochum-Dahlhausen.

Die Strecke Witten Hbf – Wengern Ost – Hagen-Vorhalle dient heute nur noch dem Güterverkehr, nachdem der Personenverkehr 1986 eingestellt wurde. 140 824 des Bw Hagen-Eckesey ist am 15. Juni 1999 bei Volmarstein mit einem Güterzug Richtung Hagen-Vorhalle unterwegs.

Der zweigleisige und elektrifizierte Abschnitt Wengern Ost – Hagen der Mittleren Ruhrtalbahn hat kein örtliches Güteraufkommen mehr, ist aber als Bestandteil der Güterzugstrecke vom westlichen und mittleren Ruhrgebiet zum Rangierbahnhof Hagen-Vorhalle und weiter in das Lennetal sowie Richtung Siegen zeitweise stark von durchlaufenden Güterzügen frequentiert.

Museumszüge und TER als Retter der Infrastruktur

Mit dem Ende des planmäßigen durchgehenden Güterverkehrs zwischen Hattingen und Hagen im Jahr 1982 schien die Zukunft des Abschnitts Herbede – Wengern Ost der Mittleren Ruhrtalbahn ungewiss, denn hier verkehren seitdem regulär nur noch Museumszüge: Seit 1981 ist die Strecke Hattingen – Herbede – Wengern Ost Stammstrecke des Traditionszugs des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen. An jedem ersten Sonntag in den Monaten April bis Oktober kommt hier meist die Dampflokomotive 38 2267 (P8) zum Einsatz. An weiteren Fahrtagen wird mit Diesellokomotive (V100) oder dem Wismarer Schienenbus aus den 1930er-Jahren („Schweinschnäuzchen“) gefahren.

Nachdem im Jahr 1988 bereits der 7,5 Kilometer lange Abschnitt Wengern Ost – Herbede vom Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR) übernommen worden war, hat der aus dem KVR hervorgegangene Regionalverband Ruhr (RVR) im Januar 2005 mit finanzieller Unterstützung des Landes NRW auch den 9,6 Kilometer langen Ab-





Ein ET430 fährt am 28. Mai 1983 als Nahverkehrszug nach Hagen Hbf in den Bahnhof Wengern Ost an der heutigen Güterzughauptstrecke Witten Hbf – Wengern Ost – Hagen-Vorhalle ein, die ihren planmäßigen Personenverkehr 1986 verlor. Seitdem fahren Personenzüge zwischen Witten und Hagen auf der anderen Ruhrseite via Wetter (Ruhr). Die beiden äußeren Gleise gehören zur Güterzughauptstrecke. In Bildmitte ist die Ausfädelung der Mittleren Ruhrtalbahn nach Hattingen zu sehen, welche bis Herbede regulär nur noch von Nostalgiezügen des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen befahren wird.

schnitt Herbede – Hattingen (Ruhr) von der DB gekauft. Dadurch konnte die drohende Stilllegung abgewendet werden und die durchgehende Befahrbarkeit der Strecke dauerhaft gesichert werden. Für die Unterhaltung und den Betrieb der Strecke Hattingen – Wengern (Ost) ist seit 2005 die

„TouristikEisenbahnRuhrgebiet GmbH“ (TER), eine Tochtergesellschaft des RVR, zuständig. Die 17,1 Kilometer lange Strecke ist als öffentliche Eisenbahninfrastruktur konzessioniert. Im Besitz der TER befinden sich auch die ehemalige Zechenanschlussbahn zur Zeche Zollverein in Essen. Neben ihrer primären Aufgabe, der Unterhaltung und Instandsetzung des im Eigentum des RVR befindlichen Schienennetzes, kümmert sich die TER um die Förderung des Eisenbahntourismus im Ruhrgebiet.

Der Borkenkäfer macht's möglich: schwere Holzzüge auf Museumsstrecke

Durch die vor einigen Jahren besonders stark gewordene Nachfrage nach Verlade- und Transportmöglichkeiten für vom Borkenkäfer befallenes Schadholz erlebte der Bahnhof Herbede an der Museumsbahn Hattingen (Ruhr) – Wengern Ost im Jahr 2021 eine Renaissance im schweren Güterverkehr mit Ganzzügen. Dafür richtete

Bahnhof Herbede an der Museumsstrecke Hattingen (Ruhr) – Wengern Ost: Wo regulär nur noch der Museumszug des Eisenbahnmuseums Dahlhausen fährt, wurden insbesondere im Frühjahr 2021 große Mengen Schadholz auf die Schiene verladen. Lok 3 (Typ G 1206) der Railflex GmbH stellte am 29. Mai 2021 in Herbede einen Holz-Ganzzug zusammen.



FOTOS: ROLAND WIRTZ

die hier als Infrastrukturbetreiber verantwortliche TER innerhalb weniger Wochen Flächen für den Holzumschlag her und reaktivierte einige Abstellgleise. Es verkehrten mehrere Züge privater Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Ziele unter anderen der Hafen Nordenham oder Rumänien waren. Die Zugläufe führten teils über Hattingen, teils über Hagen-Vorhalle, womit dann auch der Abschnitt Herbede – Wengern Ost erstmals seit vielen Jahren wieder zu Güterzügen kam und schwere Ganzzüge sah.

Personenverkehr: realisierte und geplante Verbesserungen

Seit 1971 gibt es keinen planmäßigen Reisezugverkehr mehr zwischen Hattingen und Wengern Ost. Seitdem verkehren die Personenzüge aus Richtung Essen nur noch bis Hattingen. Im Jahr 1974 nahm die S-Bahn-Linie S3 (Oberhausen – Essen – Hattingen) den Betrieb auf. Der Bahnhof Hattingen (Ruhr) liegt etwas außerhalb des Stadtzentrums. Im Jahr 1987 wurde der nur knapp einen Kilometer lange Neu- und Ausbauabschnitt von Hattingen (Ruhr) nach Hattingen (Ruhr) Mitte in Betrieb genommen, der ein kurzes Stück der stillgelegten Strecke Hattingen – Sprockhövel – Wuppertal nutzt. Der neue, abgedeckelte Endbahnhof Hattingen (Ruhr) Mitte hat den Charakter eines U-Bahnhofs und liegt direkt neben dem Endpunkt der hier oberirdisch verlaufenden Straßenbahnlinie 308 aus Bochum. Zum zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) sowie zu Fußgängerzone und Altstadt sind es ebenfalls nur wenige Schritte. Auch eine Hochhaussiedlung liegt im direkten Einzugsbereich. Mit der kleinen Neu- und Ausbaustrecke konnte somit ein großes zusätzliches Potential für die S3 erschlossen werden.

Machbarkeitsstudie zur SPNV-Reaktivierung: Bald wieder Personenzüge?

Der Ennepe-Ruhr-Kreis ließ in Kooperation mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) prüfen, inwieweit eine Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf der Strecke Hattingen – Herbede – Wengern-Ost – Hagen Hbf möglich ist. Die im Rahmen einer Machbarkeitsstudie durchgeführte vereinfachte Nutzen-Kosten-Untersuchung ergab insgesamt ein positives Ergebnis. Das Vorhaben ist somit aus volkswirtschaftlicher Sicht sinnvoll. Für die Umsetzung des untersuchten Betriebskonzepts wäre ein umfassender Aus- und



Bis zu ihrer Stilllegung im Jahr 1987 musste die Henrichshütte in Hattingen kontinuierlich mit Eisenerz, Koks und Kalk versorgt werden. Die Aufnahme vom 26. April 1984 zeigt 150 138 des Bw Hagen-Eckesey mit einem Ganzzug zur Henrichshütte bei der Durchfahrt durch den Bahnhof Hattingen (Ruhr). Derweil wartet eine 216 mit dem Akku-Triebwagen 515 575 am Haken auf Ausfahrt. Es handelte sich möglicherweise um eine Überführung von der Einsatzstelle Wuppertal zum 515-Heimat-Bw Wanne-Eickel.

Umbau der Eisenbahninfrastruktur notwendig. Dazu zählen die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h sowie die Schließung der Elektrifizierungslücke zwischen Hattingen und Wengern Ost. Zudem müssten zwei neue Kreuzungsbahnhöfe (in Hattingen-Welper und Witten-Bommern) gebaut werden.

Die Planung soll weitergeführt werden, jedoch ist die hierfür erforderliche Finanzierung noch zu klären.

Das mittlere Ruhrtal als Ausflugsziel

Die große Zeit der Eisenbahn ist hier vorbei, doch das mittlere Ruhrtal bietet eine Vielzahl von attraktiven Ausflugszielen in Sachen Industriegeschichte und Natur – und auch noch immer in Sachen Eisenbahn. Zuallererst ist das weithin bekannte Eisenbahnmuseum in Bochum-Dahlhausen zu

nennen. Mit den dort Richtung Wengern Ost startenden Museumszügen kann man viele Standorte der „Route der Industriekultur“ erreichen, welche als touristische Themenstraße einige der wichtigsten und attraktivsten Industriedenkmäler des Ruhrgebiets verbindet. Zu nennen sind exemplarisch das Industriemuseum Henrichshütte, der Bergbaurundwanderweg Muttental, das Industriemuseum Zeche Nachtigall und das Gruben- und Feldbahnmuseum Theresia. Die Feldbahn ist nicht nur Anschauungsobjekt, sie erfüllt sogar eine richtige Verkehrsfunktion, denn sie verbindet das Feldbahnmuseum mit dem Industriemuseum Zeche Nachtigall und dem Parkplatz Nachtigallstraße.

Interessante Bauten und Orte wie die historischen Ortskerne von Hattingen und Wengern, die Burg Blankenstein, das Haus

Kemnade oder der Kemnader See liegen ebenfalls direkt an der Museumsstrecke. Auch mit der S-Bahn und dem Fahrrad kommt man bequem in das landschaftlich reizvolle mittlere Ruhrtal, das zudem durch den bekannten „RuhrtalRadweg“ erschlossen wird. In Essen lädt der Baldeneysee zum Verweilen ein. An dessen idyllischem Südufer verläuft – abseits von Hektik und Straßenverkehr – die Hespertalbahn, auf der einstmals Erze und Kohle transportiert wurden. Durch die zwischen Essen-Kupferdreh und Haus Scheppen pendelnden Museumszüge (teils mit Dampflok) des Hespertalbahn e. V. konnte dieses Zeugnis der Industriegeschichte der Nachwelt erhalten werden. Die Anreise nach Essen-Kupferdreh kann mit der Linien S9 Haltern/Recklinghausen – Essen – Wuppertal – Hagen erfolgen.

Roland Wirtz

„150 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen

Im Jahr 1835 verkehrte auf der Strecke von Nürnberg nach Fürth der erste Zug in Deutschland, gezogen von der Lokomotive „Adler“. 1985 wurde das Jubiläum „150 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ von der Deutschen Bundesbahnen und zahlreichen Eisenbahnvereinen ausgiebig gefeiert. Dem Geburtsort des deutschen Schienenverkehrs entsprechend konzentrierten sich die Feierlichkeiten, Ausstellungen und Sonderfahrten überwiegend auf den süddeutschen Raum rund um Nürnberg. Doch bei den Vorplanungen für das Jubiläumsjahr kam auch der Wunsch auf, im nördlichen Teil des Bundesgebietes eine größere zentrale Veranstaltung durchzuführen. Hierfür bot sich eine große Fahrzeugschau an, für die ein passendes Areal gesucht werden musste, welches in dem brach liegenden Rangierbahnhof Bochum-Dahlhausen gefunden wurde. Wo einst insbesondere Kohlewaggons von den früher zahlreichen Zechen im Umkreis gesammelt und zu Zügen mit den unterschiedlichsten Zielen neu zusammengestellt wurden, rosteten Anfang der 1980er-Jahre die meisten Gleise infolge des Zechensterbens beziehungsweise der Nordwanderung der Ruhrgebiets ungenutzt vor sich hin. Platz für zahlreiche Eisenbahnfahrzeuge war vorhanden. Weitere Standortfaktoren kamen hinzu. So war das Besucherpotential des Ruhrgebiets sehr groß, darüber hinaus war mit der S-Bahnlinie S3 eine gute Anreisemöglichkeit gegeben. Nicht zuletzt ist das Eisenbahnmuseum Dahlhausen zu erwähnen, das in das Ausstellungsgelände integriert wurde. Mit der Unterstützung zahlreicher Vereine sowie der Stadt Bochum wurden vom 3. bis zum 13. Oktober 1985 über 200 Triebfahrzeuge und Waggons ausgestellt. Historische Pendelzüge brachten die Besucher aus Richtung Hagen und Bochum zur „Größten Eisenbahnausstellung Europas“. Auch der „Adler“, der Nachbau der ersten deutschen Lokomotive, kam zum Einsatz, und fuhr an der Ruhr entlang nach Hattingen.



MINI-MARKT ○ **VERKAUFEN**
BÖRSEN ○ **TAUSCHEN**
MÄRKTE ○ **SUCHEN**



Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht. Bitte senden Sie ihre Mail an:

bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

VERKÄUFE TT, N, Z

Passagierschiff TS Hanseatic (1955) Eisenbahnfähre Deutschland (1953) und 6 Portalkräne (Columbuskaje Bremerhaven 1930) zu verkaufen. Alle Infos unter ernst-osthues@outlook.com

Gestaltete TT-Anlage an Selbstabbauer zu verschenken! Ca.4 m², Motiv DR, einschl. Rollmaterial (3 analoge Dieselloks m. Wagen) und Zubehör (ca.15 el. Weichen, Signale, div. Gebäude, Fahrzeuge, Figuren, Beleuchtung). Region nördliches Schleswig-Holstein. Anfragen per E-Mail unter tt-abbau@gmx.de

FIGUREN Z-G www.klingenhoefer.com

GESUCHE TT, N, Z

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Spur Z oder N Sammlung / Anlage. Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Spur Z oder N Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich

Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525 oder Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de

Spur N: Gepflegte Sammlung oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel. 09288-925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit

seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

www.modellbahn-keppler.de

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für H0, N, TT, Z und G Maßstäbe! Große Sammlungen sind willkommen! Liebe Modellbahn-Enthusiasten, Mit 15 Jahren Erfahrung im Ankauf von Modellbahnen sind wir Ihr verlässlicher Partner. Wir sind spezialisiert auf Maßstäbe H0, N, TT, Z und G. Egal ob Einzelstücke, Zubehör oder besonders umfangreiche Sammlungen - wir sind interessiert und holen bundesweit ab. Unsere Abwicklung ist seriös, unsere Preise fair. Kontaktieren Sie uns unter 0175-777 44 99. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme! G

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe ist der 10. 09. 2024

Besuchen Sie unseren neuen www.vgbahn.shop

Dirk Röhrich Holtendorf
Girbigsdorferstr. 36
02829 Markersdorf
Tel. + Fax: 03581/704724

NEU! Jetzt für Spur Z, N, TT, H0 **NEU!**
Gleisreinigungswagen „System Jörger“
Steuerungen SX, RMX, DCC, Multiprotokoll
Decoder-, Soundmodul-, Rauchgenerator,
Licht-Einbauten in ihre Spur Z-G Fahrzeuge
SX und RMX Startsets für Spur Z bis G

www.modellbahnservice-dr.de

Lok - Doc
Michael Wevering
Friedr.-Ebert-Str. 38
99830 Treffurt

Reparatur von
Modelleisenbahnen aller Art
Digitalumbauten

Tel.: 036923/50202 Mobil: 0173/2411646
E-Mail: simiwe@t-online.de

online
für das besondere Detail am Modell
www.modellbahn-schildhauer.de
Mail: mas-da@online.de Tel: 0351 27979215

Besuchen Sie unseren neuen Webshop!

Spezialitäten
A
B
C
D
E
F
G
H
I
J
K
L
M
N
O
P
Q
R
S
T
U
V
W
X
Y
Z

Abverkauf
Modellbahn
Standardartikel

www.modellmobildresden.de

ostparts
Neu im Shop
Robur Lo 2002 Stahlkoffer
Dieselameise DK 2003
www.ostparts.de
Ihr Internetshop für 1:87 Ostmodelle

Bausätze / Fertigmodelle / Zubehör

gen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel. 02235/9593476 oder 0151/50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.carocar.com

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/HO, Sammlungen/Ladenaufösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel. 09171-9588790 oder red_dust61@web.de.

www.Modellbau-Gloekner.de

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlungen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter und seriöser Abwicklung. Ansprechpartner Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831 oder info@gebrauchtemodellbahn.de. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G

www.modellbahnritzer.de

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

VERKÄUFE

HO

Suche und verkaufe: US – Messinglokomotiven z.B.: UP Big Boy von Tenshodo € 900 Santa Fe 2-10-4 Madam Queen € 500 DRG 06 001 von Lemaco € 1.200 Tel. 07181-751 31, contact@us-brass.com

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

KUSWA Modellbau
KUSWA, In der Gartenstr. 12
34513 Waldeck, 05623-973737
Listen 1,- € oder www.kuswa.de
Neu in HO: Bühnen, Tritte, Handläufe und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen: 11,- €
Radscheiben-Elemente für ES64U2 "Taurus"
8er Set anbaufertig grau lackiert: 10,- €

Märklin Sondermodelle HO. Für Liste: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, 6118 AM Neustadt, Niederlande. www.marco-denhartog.nl G

Verkaufe von privat wegen Auflösung meiner HO Modellbahn Sammlung Gleich-und Wechselstrom Loks und Wagen. Bitte Wunschmodelle von Firma, Artikel-Nr. oder Bezeichnung schriftlich anfragen unter richard-welsch@t-online.de

Märklin HO-Anlage dig., 100 x 200 cm kompl. Aufbau auf 2 Ebenen, Geb., Bel., Schienen, Trafos, roll. Material, 5 Loks, 20 Wagen, 35 Autos, 100 Pers., 200 Bäume, 30 Gebäude; zusätzl. Mat. für Erweiterung um das Doppelte, FP 1.995 €. Tel.: 0173/6549131 (DA).

6120 Stück Schienen für alle 2-Leiter von Trix int. gerade, gebogen, kurz und lang. Die Gleise waren noch nie aus der Verpackung, sind aber schon ca. 30 Jahre alt. Kaufpreis komplett € 1.200 von privat. Versand möglich, besser Sie kommen nach Haßloch/Pfalz. 06324-1633, 0173-3075036, w.kamb@web.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/HO. www.koll-verlag.de Tel. 06172-302456 G

www.modellbahn-kepler.de

HAG-Sammlung wird aufgelöst. Liste gegen 1,60 € bei M. Usinger, Weinstr. 19, 60435 Frankfurt Lokomotiven und Wagen, Gleichstrom

HO, Vitrinen-Modelle zu verkaufen, Liste anfordern unter gpeter2477@yahoo.de.

127 Schienen HO ungebraucht. Auf diesen Schienen laufen alle 2-Leiter – Gleichstrom; z. B. Roco, Trix, Fleischmann, Lima, Brawa, Rivarossi. € 0,30 pro Schiene. Abholung in Haßloch/Pfalz möglich. Tel.: 0173-3075036; w.kamb@web.de

Digitale Großanlage 7x4 m; 7 Segmente 200 x 100mm, 1 Segment 150 x 150mm; 12 Weichen 12 x Servo; ca. 45m Gleis; ca. 22m Schattenbahnhof. Steuerung über Märklin MS 2 und/oder Rocrail manuell/halbautomatisch/automatisch; 1 Gateway, 3 Booster, USB mit allen Daten und Rocrail Lizenz. ca. 20m Faller Car Strecke mit Traffic Control, 3 x Parkplatz Car System, 6 Stoppstellen Car System (2 Bushaltestellen), 4 Abzweigungen Car System, Steuerung über Faller. Laser-cutgebäude mit LED, viele Funktionsmodelle. Preis: 5999 €. martinrichter@gmx.de

Verkaufe meine selbstgebaute Modelleisenbahn-Anlage Märklin HO, C-Gleise, Epoche 3L x B 2,79x 1,54m auf Rahmengestell, ist in 2 Segmente teilbar, mit Schattenbhf., Gleiswendel, ca. 30m Gleise, 11 Weichen (alle mit Handbetrieb, elektrisch nachrüstbar). Die Anlage wird analog mit 3 Stromkreise bedient = 3 Trafos. Einige Teilstrecken sind über Schaltpulte separat abschaltbar. Die Gelände-Gebäudebeleuchtung erfolgt über separaten Trafo, bzw. Netzteil. Preis: 3.000 € Tel.: 02743/ 9324634

GESUCHE

HO

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für HO, N, TT, Z und G Maßstäbe! Große Sammlungen sind willkommen! Liebe Modellbahn-Enthusiasten, Mit 15 Jahren Erfahrung im Ankauf von Modellbahnen sind wir Ihr verlässlicher Partner. Wir sind spezialisiert auf Maßstäbe HO, N, TT, Z und G. Egal ob Einzelstücke, Zubehör oder besonders umfangreiche Sammlungen - wir sind interessiert und holen bundesweit ab. Unsere Abwicklung ist seriös, unsere Preise fair. Kontaktieren Sie uns unter 0175-777 44 99. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme! G

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brawa usw. Komme persönlich vorbei. Eine seriöse Abwicklung ist garantiert. Tel. 0951/2 23 47 oder per E-Mail: die-eisenbahn-weber@t-online.de G

Von privat an privat suche ich für meine Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in allen Spurweiten. Angebote bitte an 0172/5109668 oder an horneuss@live.de

Besuchen Sie unseren neuen
www.vgbahn.shop

In BERLIN: ANKAUF • VERKAUF
WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE
Tel.: 030 / 2 18 66 11

Ha0 - HartmannOriginal
MODELLBESCHRIFTUNGEN
Naßschiebebilder (Decals)
- weiß - gold - silber - farbig -
TT - HO - 0 - I - II - LGB
NEU! 3D Nieten (Decals)
www.Hartmann-Original.de
Tel./Fax.: 035 205 / 75 409

MODELLBAHNLAND Magdeburg
Modellbahnland Magdeburg GmbH
Große Diesdorfer Str. 14 • 39108 Magdeburg
Tel. 03 91/5 41 52 39 • Fax 03 91/5 41 52 41
www.modellbahnland-magdeburg.de
E-Mail: mail@modellbahnland-magdeburg.de
Ihr Fachgeschäft in Magdeburg für
Modelleisenbahnen • Modellautos • Zubehör
Ihr freundliches Fachgeschäft mit der großen Auswahl!



Modellbahn Pietsch
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.de

Roco - HO - Auslaufartikel für Märklin
69690 VEV DE 300.02 Epoche 5 (ex DR BR 132 / 232 in blau/weiß) für AC !
Statt 499,99 EUR nur 139,99 EUR

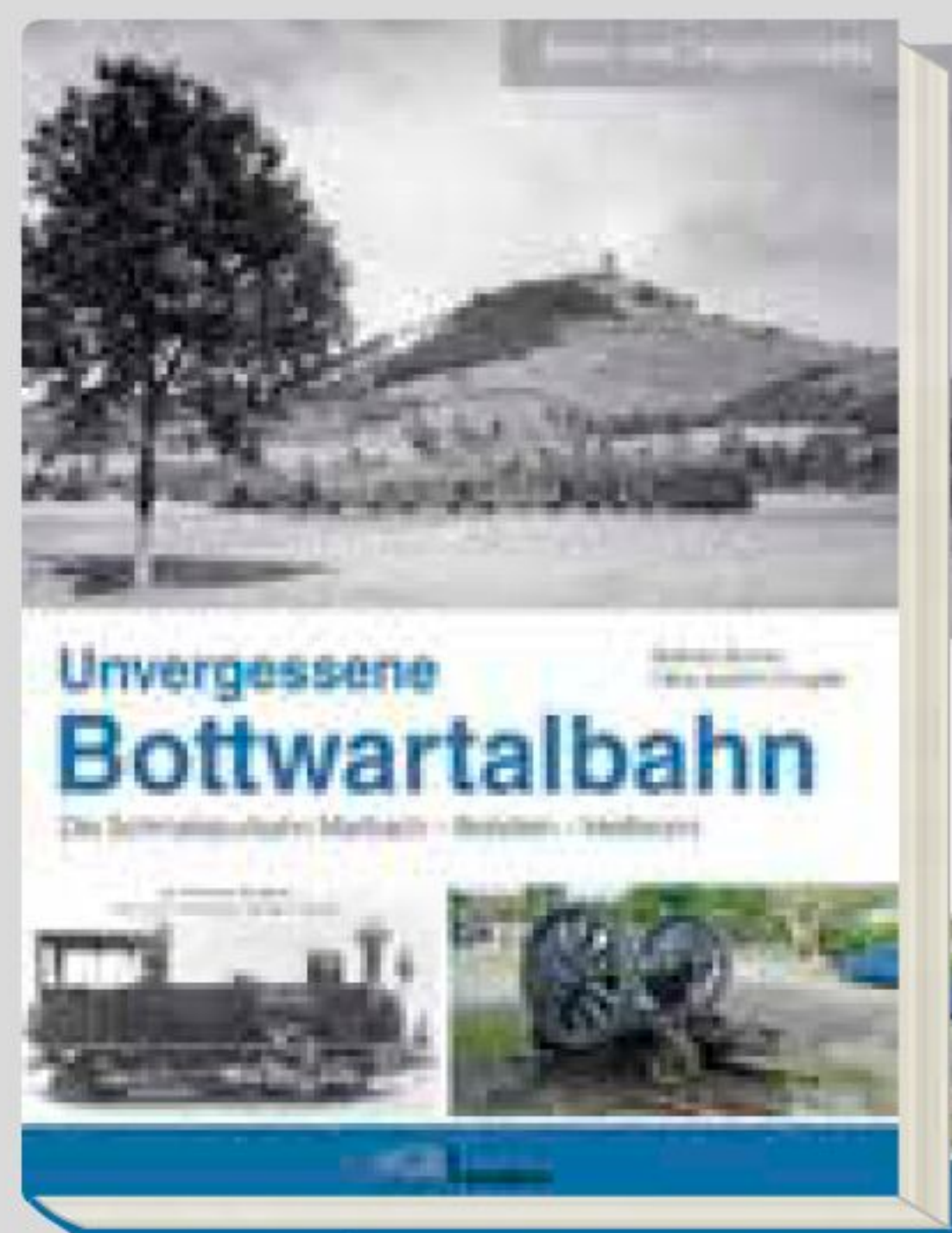
Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorkasse (+ 6,99 € Versand)

NEU

Kult

Das neue Standardwerk zur unvergessenen Schmalspurbahn zwischen Marbach und Heilbronn in Württemberg überrascht mit vielen unveröffentlichten Fotos.

256 Seiten · ca. 320 Abb.
Best.-Nr. 53295
€ (D) 45,-



Besuchen Sie unseren neuen **www.vgbahn.shop**

Suche H0 Piko Schienenbus-Beiwagen (nicht den Steuerwagen) Epoche III oder IV-Gleichstrom analog (Artikel 59610 oder 59614 oder 59616). H.-J. Knupfer, Annette-Kolb-Straße 4, 71229 Leonberg, Tel. 0 71 52 / 35 15 60, joachim.knupfer@t-online.de

www.mbs-dd.com

Wer kann helfen? Suche für Gützold 40100, BR 75.5 und Gützold 41400, BR V60, jeweils Radsatz mit Haftreifen und Zahnrad (40100-23) bzw. (41100-26), Tel. 01741636197 oder wolfgangbartels@web.de

www.modelltom.com

Suche größere Sammlung Micro Metakit und Micro Feinmechanik für meine private Sammlung. Angebote bitte an 02641/28466 oder an christa-1@live.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Gleichstrom Sammlung / Anlage, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30

Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.suchundfind-stuttgart.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin H0 Sammlung / Anlage.

Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.jbmodellbahnservice.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de. G

www.menzels-lokschuppen.de

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller!



Ankauf - Verkauf - Neuware
www.modellbahn-diehl.de
Mobil: 0172 / 71 58 412

Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel. 02762-9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de G

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlungen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter und seriöser Abwicklung. Ansprechpartner Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831 oder info@gebrauchtemodellbahn.de. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G

www.modelltechnik-ziegler.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: zschoche.nic@web.de – Danke.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

HENICO KAUF Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In je-

Besuchen Sie uns im Internet unter:
www.LokschuppenHagenHaspe.de

www.MB-TT.DE
DER MODELLBAHN BESCHRIFTER
N - TT - HO

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe ist der 5. August 2024

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²



Märkische Str. 227
44141 Dortmund

Telefon 0231/ 41 29 20
info@lokschuppen-berlinski.de

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:

www.lokschuppen-berlinski.de

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen

seit 1977

und mehr vieles mehr

www.lohag.de

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0

Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 023 31 / 40 44 53
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

der Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.koelner-modell-manufaktur.de

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Ankauf von Modellbahnen Spur Z-H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel. 02841-80353, Fax 02841-817817.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-959603, E-Mail: albue@t-online.de.

VERKÄUFE

Große Spuren

LGB-Loks, Waggon und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel. 0201-697400, Fax 0201-606948 oder hermann.goebels@t-online.de

www.modellbahn-kepler.de

Biete Echtdampflok 3,5 Zoll – BJ vermutlich 70'er Jahre, englische Handarbeit, funktionstüchtig. Preis VB Kontakt Heinz Zirnstel Tel: 0172-9040903

GESUCHE

Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail:nann-ankauf@web.de G

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1

www.hack-bruecken.de

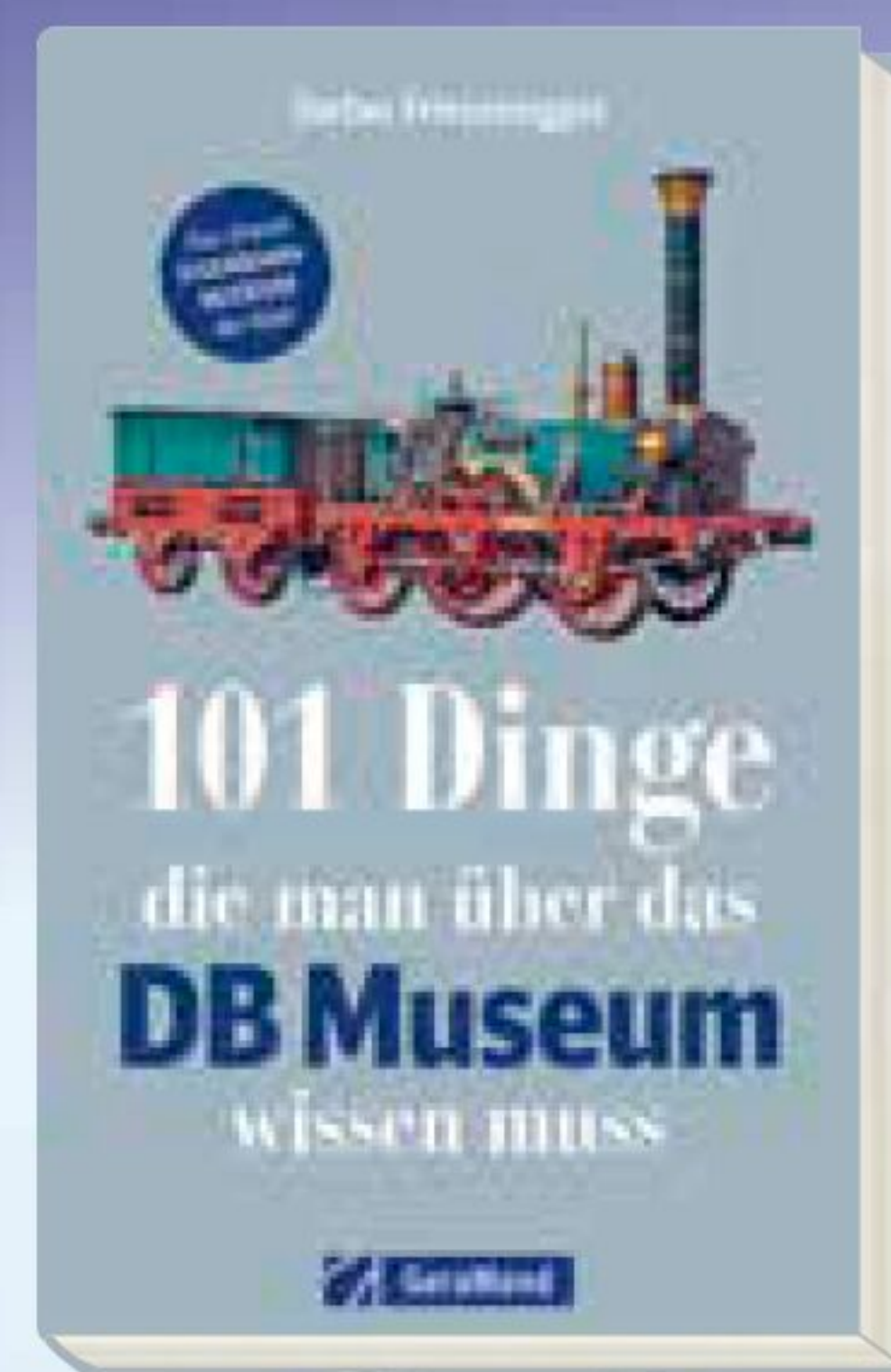
Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525,

NEU

101 AHA-MOMENTE für alle Eisenbahnfans

Dieses kompakte Nachschlagewerk widmet sich dem DB-Museum in Nürnberg (sowie Koblenz/Halle) – dem ältesten Eisenbahnmuseum der Welt.

Best.-Nr. 13459 · € (D) 14,99



Besuchen Sie unseren neuen **www.vgbahn.shop**

mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggon insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 Wiesenbach, Tel. 0172-83 800 85 oder Dr.Thomas.Koch@t-online.de

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Sammlg. Ich

freue mich über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwickl. M. Schuller 0831-87683 G

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, MU21@gmx.de

Besuchen Sie unseren neuen **www.vgbahn.shop**

DIE ELLOK-BR E 01 UND E 71'

100 Jahre elektrische Serienlokomotiven der Königlich-Preußischen Staatsbahn. Vor 100 Jahren, im März 1914, nahm die Königlich-Preußische Staatsbahn ihre ersten elektrischen Serienlokomotiven in Betrieb. Dieses Jubiläum ist Anlass, eine umfassende Aufarbeitung der Lokomotivgeschichte der damaligen Entwicklungsepoche vorzulegen. Der Leser erfährt nicht nur viel über die ersten preußischen Serien-Elloks ES 9 bis 19 (ab 1926 Baureihe E 01), EG 511 ...

192 Seiten · Best.-Nr. 68109 · € (D) 19,99



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT** ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**
Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

VERKÄUFE

Literatur, Film und Ton

Verkaufe div. Literatur, u.a. Sauter, K. Pr. Staatsbahnen; Moll/Wenzel, BR 93 (1979); Clairmont, Zerlegbares Flachmodell preuß. S 8; Czygan, zerlegbares Flachmodell EG 538 bzw. E 91; Fuhlberg-Horst, Eisenbahn im Bild; Stockert, Eisenbahnunfälle 1871 – 1912; Obermayer, Lok-Revue (ca. 30 Länder- u. DRB-Dampfloks 1:87 mit Konstruktionsskizzen); Rantzsch, Stuttgarts Eisenbahnen; Moser, Dampfbetrieb Schweizer Eisenbahnen; Rad & Schiene. Übersicht bei Knupfer, A.-Kolb-Str. 4, 71229 Leonberg, Tel. 07152/35 15 60, joachim.knupfer@t-online.de

www.eisenbahnbuecher-online.de

Verkaufe Modelleisenbahnen: MEB 1/1952 – 2024; MEB 1956 - 1989 gebunden; MEB Schule 1- 50, Spezial 1-27; Eisenbahnmagazin 1/1990 – 2024; TT- Kurier 2001- 2015; E- Mail: kaguesa@gmx.de; Tel. 03416897633

www.modelleisenbahn.com

www.nordbahn.net / Qualität, Auswahl, preiswert

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.nordbahn.net / Qualität, Auswahl, preiswert

Verkaufe Band 2+3+4 „Die Fahrzeuge der Rhätischen Bahn“ alle Wagen und Fahrzeuge bis zum Jahr 2000 als

Gesamtpaket für 30,- € + 6,99 Versandgebühren. Kontakt: E-Mail w.m.kegel@t.onlin.de (Tel. 06841-759309)

www.bahnundbuch.de

GESUCHE

Literatur, Film und Ton

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfeisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172-1608808, E-Mail: rene.stannigel@web.de.

VERKÄUFE

Dies und Das

Professionelle Alterung von H0-Waggons, Kesselwagen! Graffiti, Öl, Schmutz etc. H0-Gebäude nach Fotos + Plänen bauen lassen (Ihr Eigenheim auf Ihrer Anlage?) Fordern Sie Fotos an: n.dueringer@gmx.at Melde mich umgehend!

www.Railio.de
Sammlungsverwaltung

www.moba-tech.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 40,- und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel. 02151-362797 (Mo.-Fr. von 15-18.30h)

www.menzels-lokschuppen.de

GESUCHE

Dies und Das

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de G

www.d-i-e-t-z.de

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-



PATERNOSTER

Vitrine

Schattenbahnhof

Individuell

(Fertigung nach Kundenwunsch, alle Spurweiten ab N bis Spur IIm)

Platz sparend

alle Züge sofort verfügbar

Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER
Robert-Schub-Str.4 71711 Murr
Tel. 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997

www.kesselbauer-funktionsmodellbau.de

Modellbahn Ehrhardt

Angebote für H0:

Trix 21335 ER20 alex Sound , Nahverkehrs zug	199,00 €
Trix 22009 BR 243 Weiße Lady DR Sound	359,99 €
Trix 22908 BR 56.2-8 DR Sound	399,99 €
Trix 24075 Set 5 Güterwagen DR Heringsdorf	188,30 €
Trix 22972 BR 701 DBAG Turmtriebswagen	259,00 €
Trix 25200 BR 120 DR Sound	349,99 €
ACME 55162 Set 4 Reisezugw. DR Spree-Alpen Expr.	269,99 €
Roco 76030 Set 6 Güterwagen DR	199,99 €
Roco 77021 Set 3 Kesselwagen DR	79,99 €
Piko 50604 BR 78 DR	239,99 €
Piko 52424 V 75 DR	129,99 €
Piko 57401 BR 218 DBAG FZI Cottbus Sound	159,99 €

Beuditzstraße 2a · Eingang Rudolf-Götze-Straße · 06667 Weißenfels · Telefon 03443/30 25 09
Internet: www.modellbahn-ehrhhardt.de · E-Mail: shop@modellbahn-ehrhhardt.de

Fahrzeugmodelle in H0

Tolle Modelle im Maßstab 1:87 aus den USA, Frankreich, Holland, Österreich und auch Kleinserien. Bausätze und Fertigmodelle, Zerstüßteile und einzelne Auflieger. Neugierig? Dann schreiben Sie uns und/oder schicken Sie uns eine Mail und Gunter schickt Ihnen alle aktuellen Neuheitenlisten kostenlos zu.

Gunter's Car Company • Edewechter Landstraße 91 • 26131 Oldenburg • gunterscarcompany@gmx.de



Acryl-Lack

wasserverdünnbar

nach RAL-Farbtönen

www.oesling-modellbau.de

Stückenstr. 60, 33604 Bielefeld

www.cdt-werbedruck.de

Fotorealistische
Kartonmodelle
H0 + H0m

Tel.: 03 71 / 536 2537 fahrbereit vorbereitet



Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen und Belichtungsgeräte, Chemikalien, Ätzteile für Z, N, TT, H0, 0, Schwarzbeizen f. versch. Metalle, Miniaturketten, viele Messingprofile, Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung

Ätztechnik

Ausführlicher u. informativer Katalog gegen € 5,- Schein/Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)

SAEMANN Ätztechnik
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens
Internet: www.saemann-aetztechnik.de
Mail: saemann-aetztechnik@t-online.de

www.Beckert-Modellbau.de

Geberggrundblick 16, 01728 Bannewitz OT Gaustritz
Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de

Ätzschilder
Nach Wunsch in allen Spurweiten!
Farblich bereits fertig!

Handarbeitsmodelle

Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

26733931 oder per E-Mail:
MU21@gmx.de

www.modellbahnservice-dr.de

**ANKAUF MODELLEISEN-
BAHNEN** Märklin, Roco,
Fleischmann, Arnold, LGB etc.
Gerne große Sammlungen.
ALLE SPURWEITEN. Auch
Abbau Ihrer Anlage. Seriöse
Abwicklung mit Barzahlung.
Henning OHG – Ankauf und
Verkauf. Tel. 07146-2840181,
ankauf@henico.de G

www.modellbahnen-berlin.de

Lokschilder, Fabrikschilder,
Beheimatungs- und Eigen-
tumsschilder von Lokomo-
tiven gesucht. Bitte alles
anbieten. Hannemann, Tel.
030-95994609 oder 0179-
5911948.

www.modellbahn-pietsch.com

Diskrete und persönliche Ab-
wicklung von Sammlungsauf-
lösungen und –Reduzierungen
von Modelleisenbahnen aller
Spurweiten von Märklin Spur Z
über H0 bis hin zu Märklin 1,
wie auch HAG-Modellbahnen.
Ich freue mich auf Ihre Kon-
taktaufnahme. Jörg Busch-
mann, München, tel. 089-8546
6877, mobil 0172-8234475,
modellbahn@bayern-mail.de

Suche Spur-S Artikel der Firma
Bub. Loks, Wagen und Zube-
hör. Angebote: hvo@gmx.com.

Suche rautenhaus digital Funk-
handregler RMX 945F oder
SLX 845F und Funkempfänger
RMX 958 oder SLX 858.
peter.brodhage@t-online.de

VERSCHIEDENES

Original Dampflok Schild BR 52
-2168, seit 40 Jahren im Fami-
lienbesitz, 70,1 x 20,4 cm lang.
4 Löcher. Toller Hingucker!

Top erhalten. Rückseite: die
Original-Patina. Höchstbietend
abzugeben. Ernste Zuschrif-
ten bekommen eine Fotoreihe
per E-Mail: dampflokschild@
weidekamp.de

www.modellbahnservice-dr.de

Automodelle Roco-Bundes-
wehr H0, Opelsammlung 1:43,
Feuerwehrautos 1:72 zu ver-
kaufen. Jeweils Liste anfordern
unter gpeter2477@yahoo.de

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

www.modellbahnen-berlin.de

Gay und Bahn?! Schwule Ei-
senbahn-Fans treffen sich in
Stuttgart, München und Nürn-
berg beim FES e.V., Infos:
www.fes-online.de oder www.
facebook.com/gayeisenbahn.
In Köln beim Flügelrad e.V., In-
fos: www.fluegelrad.de

www.railio.de
Modellbahn-Verwaltung

www.mg-modelleisenbahnbau.de

URLAUB

Reisen und Touristik

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige
Lage, Wald- und Wasserreich,
von 1-9 Pers., Aufbettungen
und Babybett möglich. Preis
auf Anfrage. inkl. Begrüßungs-
getränk, Handtücher + Bettwä-
sche. Kinder ab € 8,00, End-
reinigung € 18,00 plus Steuer.
Hofladen vorerst geschlossen.
Tel. 030-67892620, Fax 030-
67894896, www.ferienhaus-
emmy.de

Freudenstadt /
Schwarzwald ehemaliger
Bahnhof, Ferienhaus, herrliche
Lage, schöne Aussicht. Tel.
07443-8877, www.Ferienhaus-
Freudenstadt.de

Große Jubiläumsausstellung

35 Jahre Eisenbahn- u. Modellbahnfreunde Taufkirchen/Vils e. V.

28.09.2024 10 - 18 Uhr und 29.09.2024 10 - 17 Uhr

Bürgersaal Landhuterstr. 21, in 84416 Taufkirchen/Vils

Modulanlagen in Spur Z, N, Echtdampf Spur 1,

HO "Bockerl fahr zua" Für das leibliche Wohl ist gesorgt.

Kostenlose Parkplätze sind ausgeschildert.

Unkostenbeitrag € 5,- Erwachsene, € 2,- Kinder 6 - 12 Jahre

Info: www.emft.de

Wernigerode/Harz, Hotel für
Eisenbahnfreunde, Blick auf
das Dampflok-Betriebswerk,
5 Min. bis Stadtmitte, www.
hotel-altora.de. Tel. 03943-
40995100. G

FeWo im Mittelrheintal - für
Bahn- und Rheinfreunde
(Panoramablick), für 2 Per-
sonen pro Nacht € 80. info@
schlossfuerstenberg.de; Tel.:
06743/2448

BÖRSE

Auktionen, Märkte

modellbahnboerse-berlin.de
jeweils von 10 bis 14 Uhr
Herzog 0173 6360000
01.09. Berlin
Freizeitforum Marzahn
14.09. Samstag
Zwickau Stadthalle
29.09. Plauen Festhalle

www.modellbahnboerse-
berndt.de

Modellbahn-Auto-Börsen,
34246 Vellmar So: 03.10.24 /
13-17:00 Uhr, Mehrzweckhal-
le – Frommershausen, Pfad-
wiese 10, 99867 Gotha Sam:
12.10.24 / 10-14:30 Uhr, Stadt-
halle Goldbachstr., 36179 Beb-
ra So: 20.10.24 / 10-14:30 Uhr
Lokschuppen, Gilfhäuser
Str. 12, Sylvia Berndt In-
fos: Tel. 05656/923666 ge-
schäftl.: 05651/5162 Han-
dy: 0176/89023526 E-Mail:
jensberndt@t-online.de

15.09.BUTZBACH Modellei-
senbahn- + Spielzeugbörse,
10-16 h, Bürgerhaus 35510

Modellbahn-Auto-Börsen

34246 Vellmar So: 03.10.24, 13–17:00 Uhr,
Mehrzweckhalle Frommershausen,
Pfadwiese 10

99867 Gotha Sam. 12.10.24, 10–14:30 Uhr
Stadthalle Goldbachstr.

36179 Bebra So: 20.09.24, 10–14:30 Uhr,
Lokschuppen, Gilferhäuser Str. 12 /

36179 Bebra So: 20.10.24, 10–14:30 Uhr,
Lokschuppen, Gilferhäuser Str. 12 /

Sylvia Berndt • Infos: Tel. 05656/923666 (ab 18h)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de
www.modellbahnboerse-berndt.de



ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE

Seit 1981 www.adler-maerkte.de

Sommerpause: 03.06. - 07.09.2024

08.09. Köln-Mülheim, Stadthalle

Jan-Wellem-Str./Wiener Platz

15.09. Mönchengladbach

Kaiser-Friedrich-Halle

Hohenzollernstr. 15

22.09. Troisdorf, Stadthalle

Kölnerstr. 167

ADLER - Märkte e. K. 50189 Elsdorf, Lindgesweg 7

Tel.: 02274-7060703, E-Mail: info@adler-maerkte.de

Märkzeiten
11-15 h

Butzbach, Baum, 01590
1487459. Nächster geplanter
Termin: 24.11.24

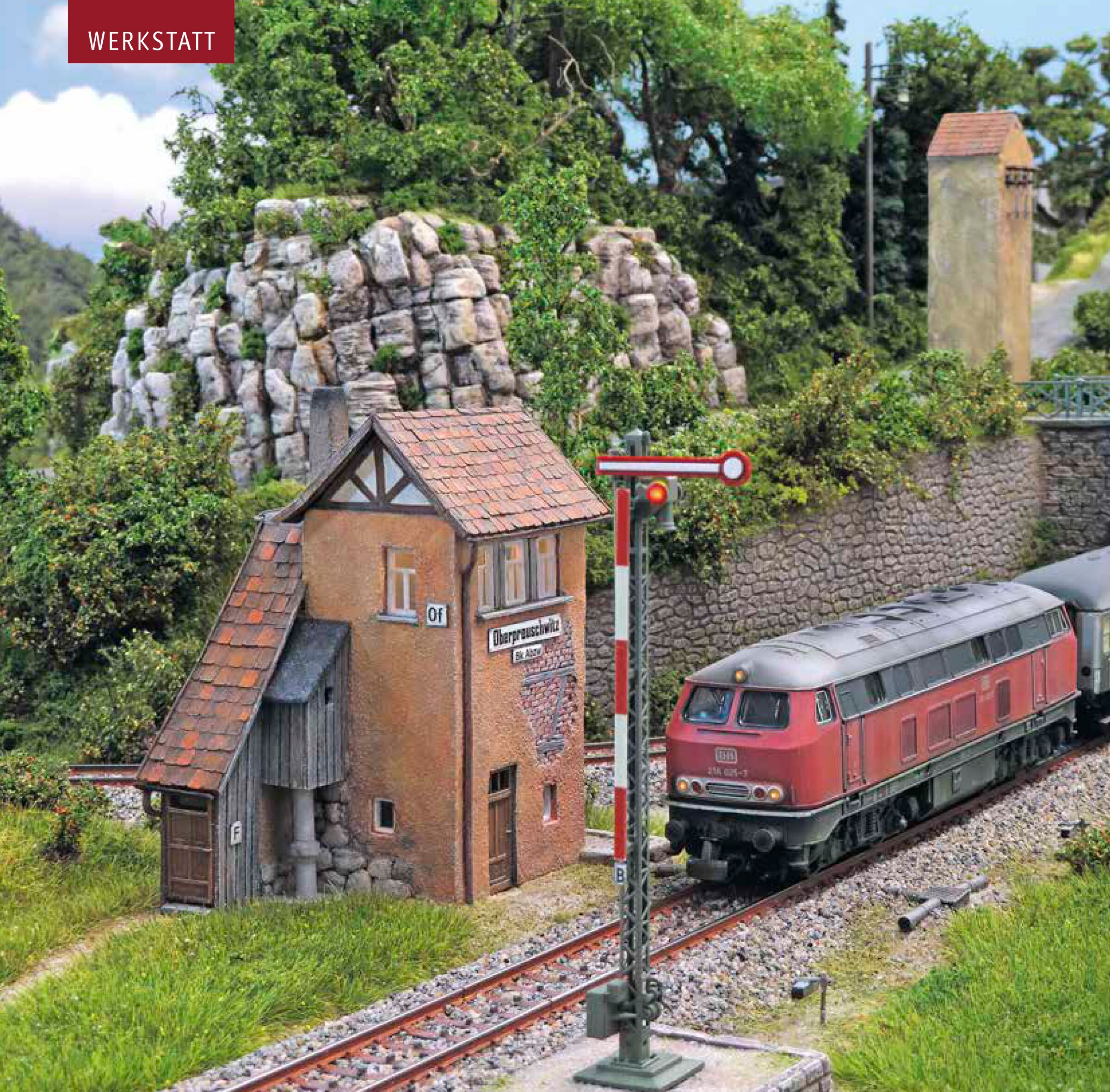
Ausstellung Modelleisenbah-
ner Soest MES03, 25. August
2024, Fahrbetrieb und Börse
Von 11:00-17:00, Gegrilltes
und Getränke, Kaffee&Kuchen
Vereinsheim Neuengeseke,
Neuengeseker Heide 1

ModellEisenBahn-Börse
Obrasbach am 20.10.24
von 9:00 bis 15:00 Uhr,
90522 Obrasbach, Jahn-
straße 16, Tel.: 0911/696914
zef.ev@web.de, www.modell-
bahnteam-oberasbach.de

**Alle Termine und Angaben
zu Veranstaltungen ohne Gewähr!**

Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht. Bitte senden Sie ihre Mail an: **bettina.wilgermein@verlagshaus.de**

Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.



Die Videoreihe um das kleine Stellwerk Oberpreuschwitz verursachte vor Jahren einen Hype – es wurde mehrfach nachgebaut. Nun fand das Bauwerk seinen endgültigen Standort.

Von Unter- nach Oberpreuschwitz



Das Stellwerk am Abzweig Oberpreuschwitz ist ein Traum-Arbeitsplatz für Eisenbahner, die Ruhe, Einsamkeit und Natur zu schätzen wissen. 216025 hat mit ihrem Wendezug soeben den Lindleintunnel verlassen und fährt nun in Richtung Dörnhof.

Nicht nur Modellbahner haben das pittoreske H0-Kleinod seit den Veröffentlichungen in diverse weitere Maßstäbe adaptiert, sogar die Klemmbaustein-Szene nahm es sich erstaunlicherweise zum Vorbild. In Wahrheit aber existiert das Stellwerk Oberpreuschwitz beim großen Vorbild überhaupt nicht, auch nicht unter einem anderen Namen. Somit handelt es sich bei dem Gebäude um ein reines Phantasieprodukt mit der durchaus bestechenden Eigen-

schaft vermeintlich realistischer Wirkung, wobei wohl die besondere Faszination speziell in dieser Illusion zu liegen scheint. Wer sich für das Gebäude interessiert, kann auf YouTube nach wie vor die Modellbau-Tutorial-Videoreihe „Blockstelle Oberpreuschwitz“ ansehen, zu finden als Playlist auf dem Kanal „kunstmichi“. Ein umfangreicher Zweiteiler zu diesem Gebäudeselbstbau erschien zudem in den MEB-Ausgaben 4 und 8/2018, damals provisorisch inmitten von Kulissen in Szene gesetzt.

Der vorliegende Beitrag beschäftigt sich nun mit der Ausgestaltung des gesamten Oberpreuschwitz-Segments zwischen gemauerter Überführung der Straße aus der letzten Folge (MEB 2/2024) und sich verzweigenden Streckengleisen. Der gebogene Strang führt zum Bahnhof Unterpreuschwitz, das gerade Streckengleis zum Normmodul-Anschluss des für AC-DC-Mischbetrieb angepassten Systems Blaufelden am Anlagenrand, wo das Dörnhof-Modul angeschlossen werden kann. Das Oberpreuschwitz-Segment selbst erscheint trotz des knappen Flächenmaßes von 57 mal 70 Zentimetern überraschend großzügig und nicht überladen. Der besondere Trick liegt in der Begrenzung auf wenige szenische Komponenten in Verbindung mit ruhigen, für Tiefe sorgenden Wiesenflächen dazwischen. Denn je knapper der Platz, desto mehr Aufmerksamkeit benötigt der harmonische Abstand zwischen den einzelnen Blickfängen, wenn man die-

Trotz knapper Fläche großzügige Wirkung

se setzt. Zwischen glaubhafter und seltsamer Wirkung liegen in derartigen Fällen oftmals nur wenige Zentimeter Spielraum. So erschiene beispielsweise der Gesamteindruck schnell gedrungen und spielzeughaft, wenn man das Stellwerksgebäude zu unmittelbar in den Herzstückwinkel der Weiche des Streckenabzweigs zwingen würde.

Unser Signalsockel entsteht aus einem quadratischen Stückchen Sperrholz, welches man direkt auf die Grundplatte aufleimt und es später, nach Aushärtung, mit dem 13-Millimeter-Bohrer für den Antriebskolben aufbohrt. Aus technischen Gründen musste unser Signal auch noch auf dem Segment platziert werden, denn hier erfolgt dessen Schaltung, während der Elektroanschluss für das am Rand anschließbare Folgemodul



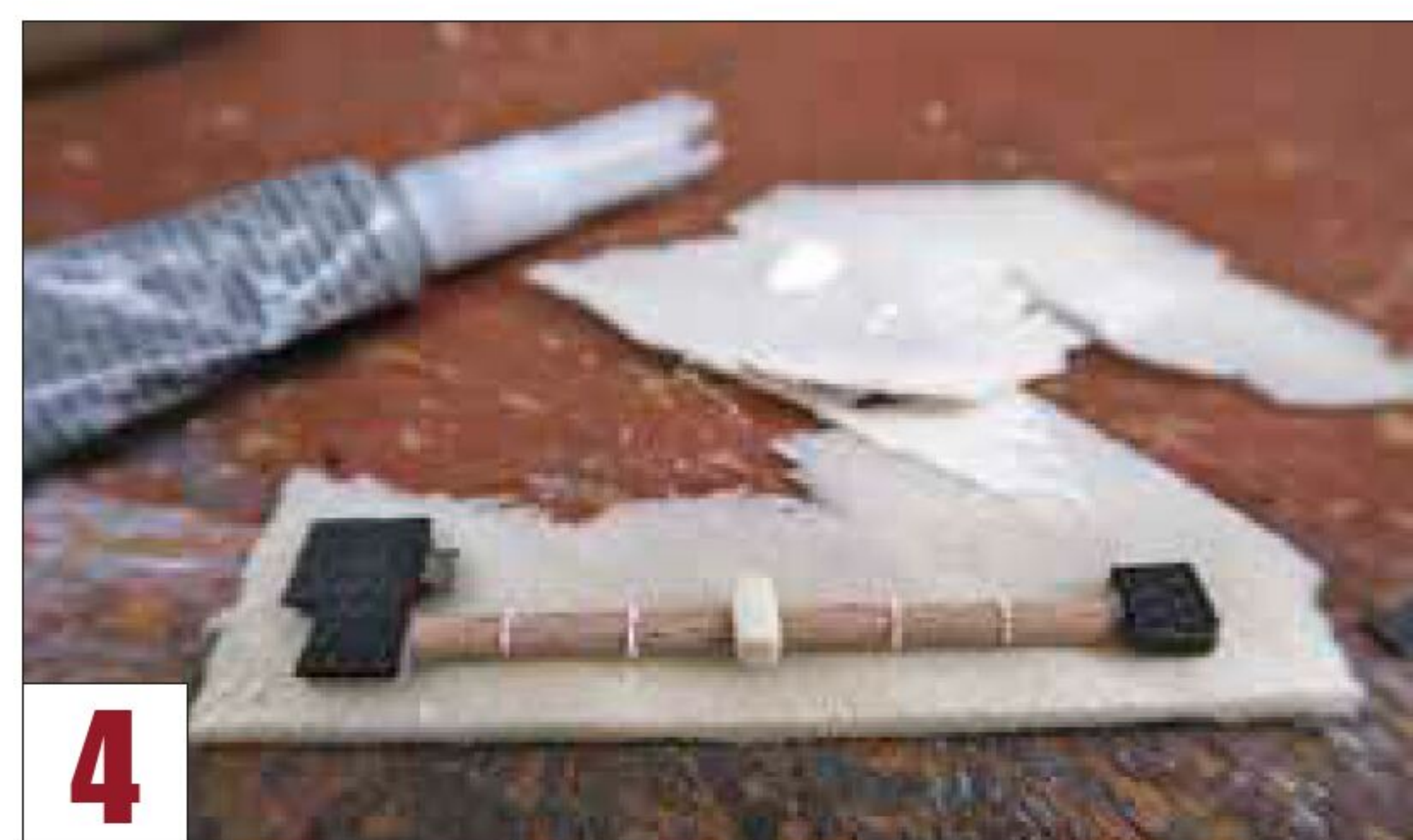
Zunächst wird mit dem Gebäude selbst ausprobiert, wo es genau stehen soll. Wenige Zentimeter hin oder her entscheiden über die Glaubwürdigkeit der Wirkung.



Knappe Flächen entfalten dank Szenentrennung und Stützmauern interessante Tiefenwirkung. Die Straßenüberführung überquert die Abzweigweiche.



Für Auflockerung sorgen verschiedene Heiki-Stützmauern. Wichtig ist, dass Mauersteine auch um die Ecke herum sichtbar sind und Spalten verspachtelt werden.



Der Drahtzugkanal für die Weiche entsteht aus einem Schaschlikspieß, Hartschaum, geriffeltem Paketspannband sowie Wülsten aus eingedicktem Holzleim.



5

Rollenhalter für die Drahtzüge fertigt man aus Rattengitter und Streichhölzern. Gelebt wird mit Sekundenkleber. Die Einfärbung macht es letztlich aus.



6

Eine weitere Lage Sperrholz wurde als Signalsockel aufgeleimt. Erst nach Aushärtung wird für den Antriebskolben des Viessmann-Signals das Loch gebohrt.



7

Der Umrandung wird mit Heki-Material gestaltet. Nachgravierte Fugen (Bleistift) und nachgeprägte Strukturen (Alufolie) lassen dieses glaubhaft aussehen.



8

Gesamtansicht des Rohbau-Segments: Der Standort des Stellwerks ist am bereits eingebauten Drahtzugschacht gut auszumachen, der Gleisbogen führt zum Bahnhof.



9

Auch die Heki-Dur-Mauern lassen sich mit wasserverdünntem Dispersionskleber abermals härtend überziehen, was die Stein-Illusion perfektioniert



10

Erst nach der Beflockung erfolgt der Einbau des feinen Stellwerksgebäudes. Die Kabeldurchführung für dessen Beleuchtung wird gebohrt.

dul ausschließlich die Komponenten der Norm-Ringleitung des Modulsystems enthält. Sonderregelungen der einstigen interessanten Vorbildsituation zwischen dem noch heute bestehenden Durchgangsbahnhof Miltenberg und dem am Abzweig

der beiden Strecken nach Aschaffenburg respektive Seckach gelegenen früheren Stellwerk des alten Miltenberger Kopfbahnhofs standen der Modellsituation ein wenig Pate. So ist in der Dienststelle Oberpreuschwitz aufgrund der Nähe zum Bahn-



11

Der lösemittelfreie Bastelkleber von Kreul zeichnet sich durch sehr gute Anfangshaftung und spätere Elastizität aus. Mit ihm befestigen wir das Gebäude.

hof Unterpreuschwitz auch stets ein weisungsbefugter Fahrdienstleiter stationiert. Nur mit dessen Erlaubnis können die Unterpreuschwitzer Ausfahrtsignale gestellt und Rangierfahrten zwischen Unter- und Oberpreuschwitz, beispielsweise das Umsetzen von Loks, durchgeführt werden. Es

Der Wendezug aus Dörnhof kehrt nun mit offensichtlich schiebender 216 zurück, denn das Oberpreuschwitzer Signal zeigt Hp1. Im Vordergrund das Gleis nach Unterpreuschwitz, das vom Fenster im Treppen-Anbau aus einsehbar ist.





12

Sämtliche Fugen werden mit feinen Sanden kaschiert, die Flächen um das Gebäude herum entsprechend ausgestaltet, so auch der Zugangsweg.



13

Mit dem guten alten Weißbleimwasser fixiert man den Sand anschließend. Das Gebäude wird auf diese Weise regelrecht festbetoniert.



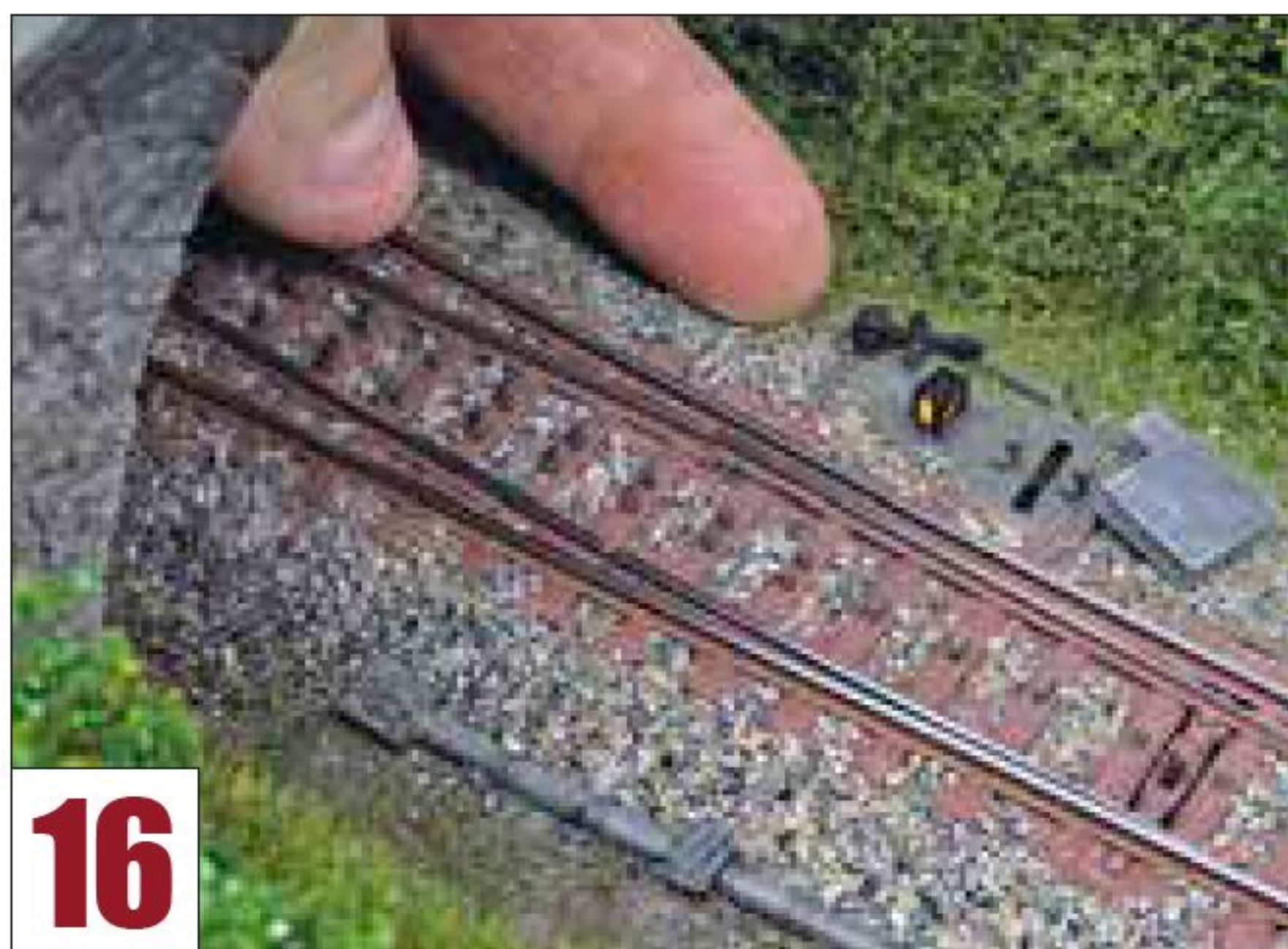
14

Für eine weitere Szenentrennung sorgt ein Baum, dessen ganz genauer Standort aufgrund der Foto- und Filmzwecke der Anlage wohlüberlegt wurde.



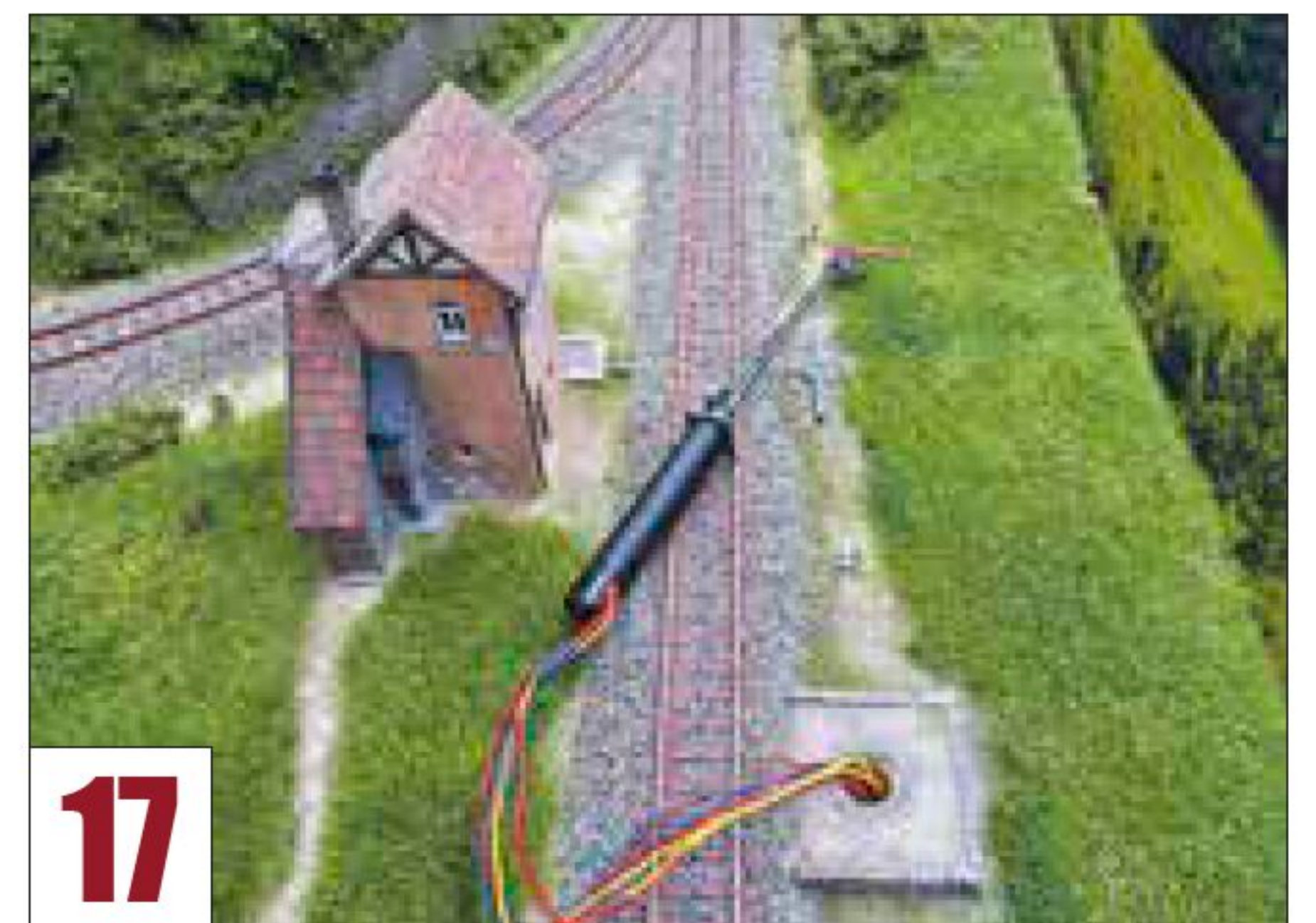
15

Die Eigenbau-Birke steht. Zuletzt kommt nun das Schönste, nämlich die weitere liebevolle Ausgestaltung mit Kleingewächsen und Buschwerk.



16

Vor der Inbetriebnahme des Stellwerks fliegt der Handstellhebel der Weiche raus und wird gegen die von Märklin mitgelieferte Blech-Abdeckung getauscht.



17

Das Signal B wird eingebaut sowie an die unter der Platte vorbereiteten Anschlüsse angeklemt, ebenso die Beleuchtung des Stellwerksgebäudes.

sind somit klare Strukturen zwischen Befehlshaber und Befehlsempfänger nötig. Selbstverständlich nicht ohne ein Augenzwinkern darf das Konzept in seiner etwas verschroben anmutenden bürokratischen Rechtfertigung daher auch als durchaus typisch deutsch erkannt werden.

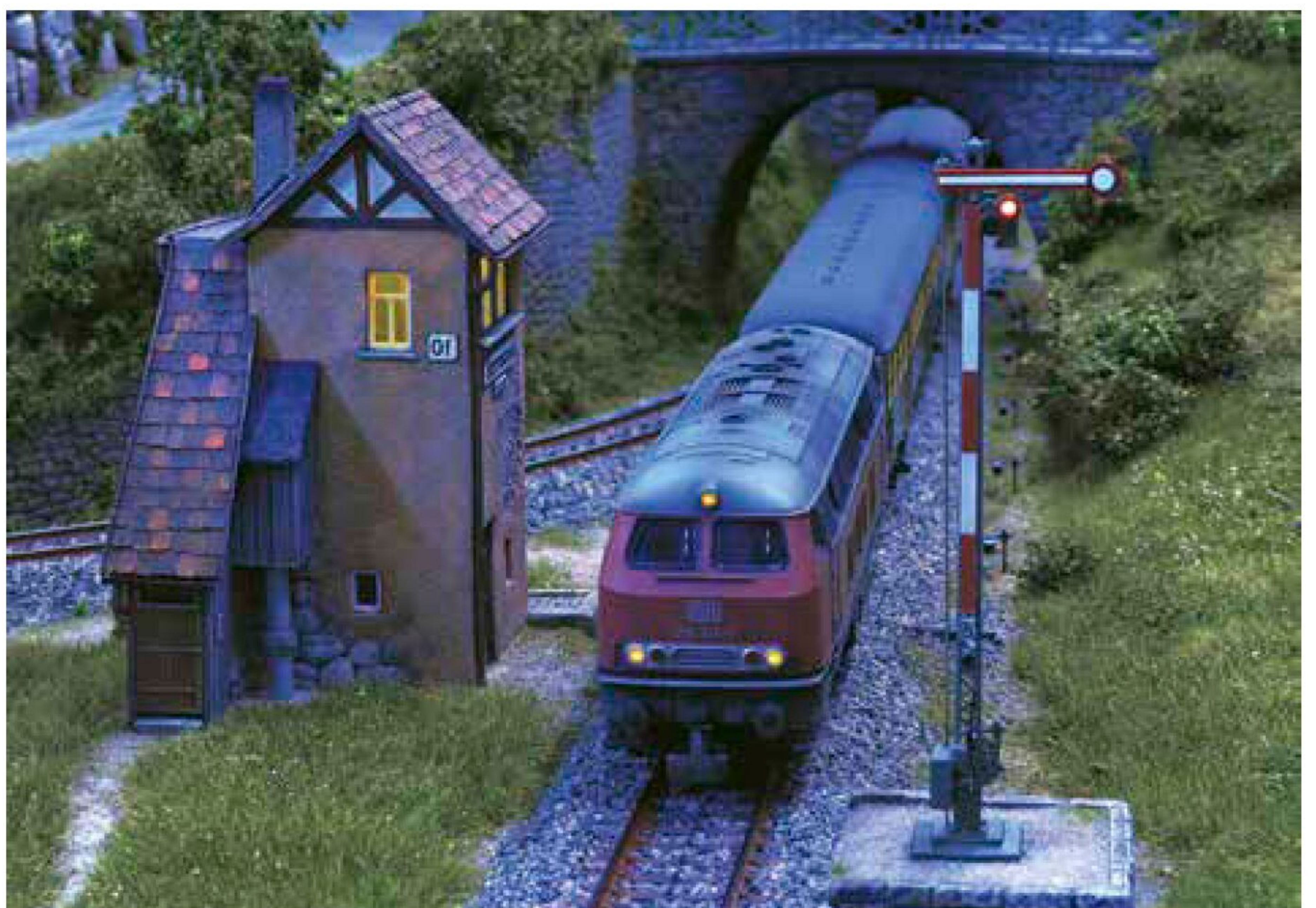
So ist nun auch das rückwärtige Fenster im Treppenhausanbau sinnvoll, denn von dort behält der Oberpreuschwitzer Fahrdienstleiter die Unterpreuschwitzer Bahnhofsabfahrt im Blick. Ein Stellwerk mit be-

Anlage, jenseits der Bahn. Und um das am Fuße der Lindleinburg gelegene Stellwerk herum sagen sich während der Zugpausen gleichwohl Fuchs und Hase Gute Nacht.

Auf Basis einer sechs Millimeter starken Depron-Schicht liegt unser Gebäude zwischen den Märklin-C-Gleisen zumindest ein wenig höher. Dank dieser Maßnahme

Tiefenentspannter Dienst in natürlichem Umfeld

trieblich notwendiger 360-Grad-Rundumsicht eben, auf welchem der inzwischen zum Fahrdienstleiter beförderte legendäre Alfred Laumann tiefenentspannt seinen besonnenen Dienst in natürlichem Umfeld verrichten kann. Tatsächlich war der aus dem Jahre 2006 stammende kultige Extra-3-Fernsehbeitrag zur niedersächsischen Blockstelle Hockeln nebenbei eine der Keimzellen für die Oberpreuschwitz-Idee. Das eigentliche Dorf befindet sich auch hier gedachtermaßen außerhalb der



Man hört die Grillen zirpen an diesem Sommerabend, als die letzte Fuhre des Tages in Richtung Dörnhof rollt. Laumanns erster Dienst auf dem Stellwerk Oberpreuschwitz an seinem endgültigen Standort verlief dank sauberer Vorbereitung erfreulich.

können auch Drainagegräben angedeutet werden. Der Landschaftsbau selbst erfolgt erneut in der bereits gezeigten Hohlkammer-Leichtbauweise auf Basis von Styrodur für die Spanten und Karton für die Landschaftshaut. Kreativ ist der Bereich um die Überführung zu gestalten, denn aufgrund des Platzmangels können wir nicht allein mit Böschungen arbeiten, sondern lockern diese mit teils gestaffelt gesetzten Stützmauern auf. Dafür wurden noch vorhandene Heki-Dur-Mauerreste genutzt, die aber selbstverständlich stets glaubhafter nachgraviert und letztlich farblich optimiert werden dürfen. Der Schönheits-Zugewinn erscheint immens, und gegenüber einer Mauer-Selbstanfertigung spart dies auch noch Zeit. Weitere Informationen finden sich bei den gezeigten Bildern.

Nach erfolgter elektrostatischer Grundbegrasung gestalten wir die Wiesenflächen weiter aus und setzen niedrige Gewächse sowie Büsche und Bäume. Mit dem Thema Begrünung soll sich noch eine gesonderte Folge dieser Reihe beschäfti-

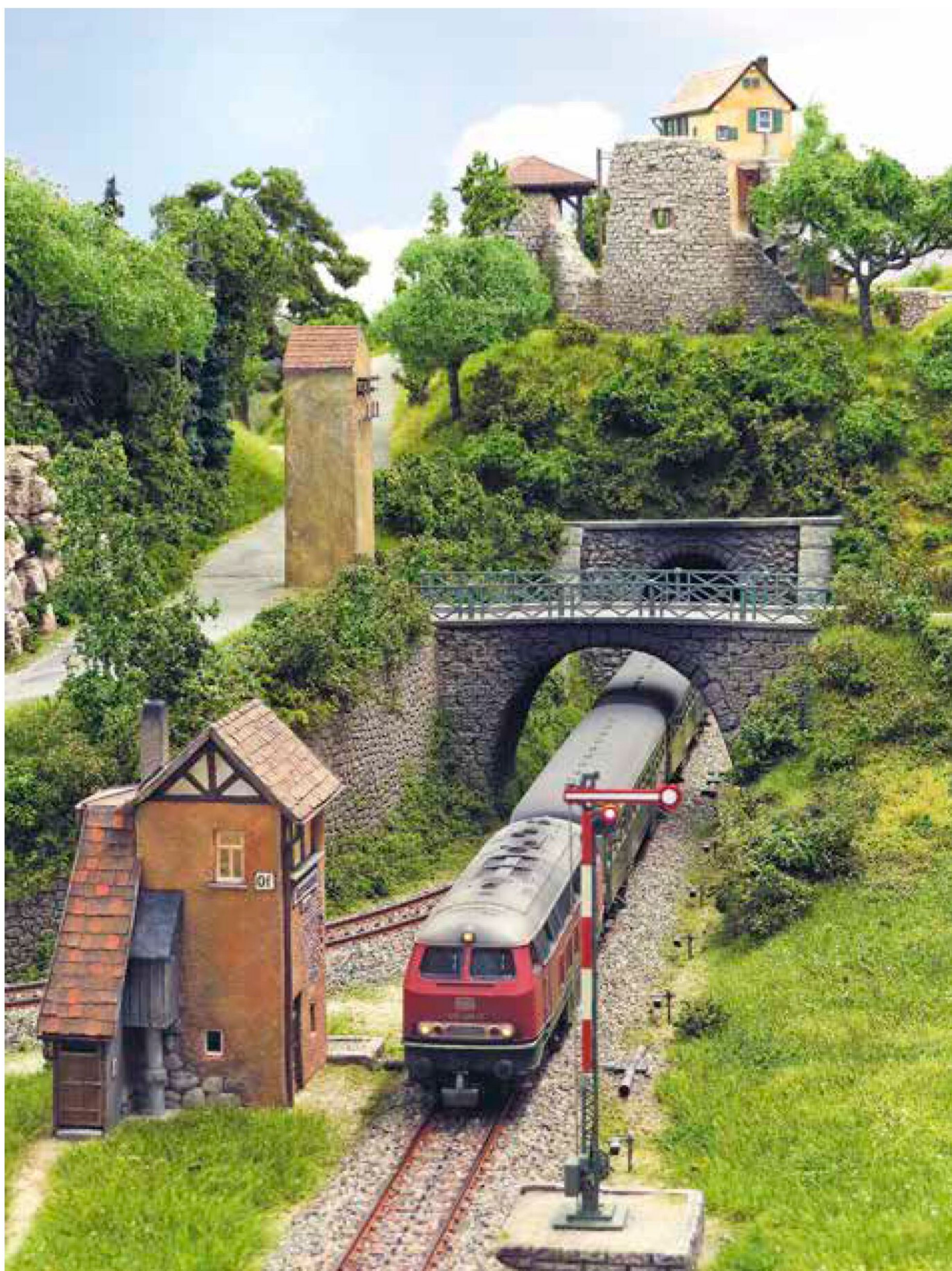
Durchdachte Verwendbarkeit für Fotografie und Video

gen. Eigens für den Bereich zwischen Unter- und Oberpreuschwitz wurde eine Birke als Blickfang angefertigt und fungiert hier als szenischer Raumtrenner. Die Besonderheit der Anlage besteht in der durchdachten Verwendbarkeit für Foto- und Filmarbeiten. Je weiter man sich dem Anlagenrand nähert, desto mehr muss bedacht werden, was im Zuge einer optimalen Bildgestaltung hinderlich sein könnte. Somit dominieren zum vorderen Rand hin Verzicht und Reduzierung, ganz wie bei einem klassischen Bühnenbildaufbau, bei welchem an die Sicht jedes einzelnen Zuschauerplatzes gedacht werden muss. „Weniger ist mehr“, lautet eine altbekannte Redewendung, welche gerade bei der Konzeptionierung kleinflächiger Szenerien nie außer Acht gelassen werden sollte, beim Theater genauso wie im Modellbau. Das Auge sollte während der Betrachtung des Objekts entspannt wandern können, Pausen sollten sich daher mit Blickfängen abwechseln. Obwohl der Platz knapp ist, sind der Phantasie dennoch kaum Grenzen gesetzt! *Michael Robert Gauß*

Der gestaffelte Aufbau mit Durchblick vom Signalmast vorn bis zur über allem thronenden Lindleinburg sorgt für Tiefenwirkung.



Aus der Luft wirkt alles stets nochmals ganz anders, unser pendelnder Silberlingzug rum-pelt vor der schiebenden Lok erneut in Richtung Lindleintunnel.



FOTOS: MICHAEL ROBERT GAUß

Unser 2. H0-Clubmodell 2024

Eine Vorserienlok wird zum Kultobjekt

märklin
TRIX

Komplett neu konstruiert und
hochdetailliert umgesetzt.

Der Maschinenraum mit zusätzlicher
dritten LED je Seite und zweifarbigem
Innenaufbau.
Inneneinrichtung und Leitungen sind
verschiedenfarbig umgesetzt.

Mit digital schaltbaren Lüfter-
rädern und korrekter Wieder-
gabe des Daches mit Klappen,
Lufteinlässen und Stanzungen.

Vorbildgerecht umgesetzte
Führerstandsfenster
und digital schaltbare Führer-
standsbeleuchtung.

Originalgetreu mit runden
Lampen und fehlenden
Lüftungseinlassgittern.



Detaillierte Drehgestellblenden mit
frei stehendem Bremsgestänge und
Bremsbacken, Indusi und angesteckten
Sandfallrohren.

Das Modell ist DCC, mfx
und RailCom-fähig (Trix).

Kinematikgeführte Kurzkupplungen
und Pufferhöhe nach NEM.

Erfahren Sie mehr über dieses Modell:
www.maerklin.de/insidermodelle
www.trix.de/clubmodelle

Das passende Wagenset „F41 Senator“ zum Mythos V 200 und
den legendären F-Zügen finden Sie unter den Artikelnummern:

43233 | **23233**

€ 399,- *



Bestellschluss 30. August 2024

Werden Sie jetzt Clubmitglied und
sichern Sie sich dieses absolute
Unikat für Ihre Anlage. QR-Code
scannen, im Club anmelden und
den Bestellschluss nicht verpassen.



märklin
H0

Wechselstrom



38200 Diesellokomotive Baureihe V 200 (Vorserie) € 429,- *

Gleichstrom



25500 Diesellokomotive Baureihe V 200 (Vorserie) € 429,- *

TRIX
H0

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen.
Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

www.maerklin.de
www.trix.de

www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix



Bei Brawa sind nun mehrere Varianten der Bundesbahn-01 mit Neubaukessel erschienen. Wir testen die H0-Formneuheit als Nachbildung der Museumslok des BEM.

Hochleistungs-01



Ein markantes Detail am Neubaukessel ist der niedrige, doppelwandig ausgeführte Schlot – im Modell perfekt umgesetzt.

Das einzige, das der Dampflokkenner an diesem Spitzenmodell im Maßstab 1:87 vielleicht vermissen könnte, ist die charakteristische Dampfkatze vor dem Schlot. An diesem kleinen Detail waren die neubekesselten Bundesbahn-Schnellzugdampflok im Betrieb schnell zu erkennen, und auch die Museumslok des Bayerischen Eisenbahnmuseums in Nördlingen (BEM) zeigt diese Eigenart, wenn sie unter Dampf zu erleben ist.

Neben der Nachbildung der aktuell betriebsfähigen 001 180 offeriert Brawa auch Modelle von 01 232 des Bw Paderborn im Zustand der Epoche III und von 001 199 des Bw Ehrang aus der Epoche IV. Alle drei Varianten werden als Analog- oder DCC-Modelle für Gleichstrom sowie in Digitalausführung für das Wechselstromsystem

angeboten. Sound und Raucherzeuger sind bei den digitalen Loks inklusive. Uns liegt ein AC-Digitalmodell für den Test vor. Bei genauem Hinsehen ist auf manchem Bild der Schleifer zwischen den vorderen beiden Treibradsätzen zu erkennen.

Bezüglich des Fahrwerks und des Tendlers entspricht Brawas Neubaukessel-01

Rundum gelungen auch mit neuem Kessel

wie das große Vorbild den mit dem ursprünglichen Dampferzeuger ausgestatteten Maschinen. Neu ist die Nachbildung des sogenannten Hochleistungskessels, mit dem ab dem Jahr 1958 insgesamt 50 Bundesbahn-01 ausgestattet wurden. Die Loks wirken dank des glatten Kessels mit nur einem Dampfdom bulliger, doch über



STECKBRIEF

- **Hersteller:** Brawa
- **Bestellnummer:** 70071
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse auf vier Tenderradsätze; vier Haftreifen
- **Gewicht:** 620 Gramm
- **V_{min}:** 1,6 km/h bei Fst. 1
- **V_{max}:** 135 km/h bei Fst. 28
- **Ausstattung:** 26 Digitalfunktionen; Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung; Raucherzeuger
- **Zurüstteile:** Kolbenstangenschutzrohre; Pufferträgerdetails; Modellkupplung
- **Preis:** 629,90 Euro (Sound-Modell)

Die Museumslok steht im besten Licht, den Fotografen soll's recht sein. Die 001 180 passt zusammen mit alten Schnellzugwagen auch auf Anlagen der Epoche VI.

die Eleganz streiten die Kenner bis heute. Gerade die Frontansicht wirkt mit den unter dem vorderen Umlaufblech montierten Lampen und dem sehr niedrigen Schlot für viele ungewohnt.

Nun kann man sich auch anhand des exzellenten Brawa-Modells selbst ein Bild machen. An der Museums-Version gefallen besonders die exakt silberfaben abgesetzten Kesselringe, aber auch jedes der anderen, kaum zu zählenden Details am Kessel und unterhalb des Umlaufs kann

überzeugen. Das Fahrwerk lässt sich auf Wunsch vorbildgerecht mit drei kleinen LED unter jedem Umlauf beleuchten. Dann wirken das zierliche, überwiegend aus Metall gefertigte Gestänge und die allerfeinst ausgeführten Radsätze besonders eindrucksvoll. Zur vollständigen Detaillierung dienen Zurüstteile für die Pufferträger, die Kolbenstangenschutzrohre und die Zylinderentwässerung (an unserer 001 versehentlich auf der Lokführerseite falsch herum montiert). Die ausgeglichenen Fahrei-

Der enge Lok-Tender-Abstand und die Führerstandseinrichtung wirken prima, als digitale Extras kommen die Innenbeleuchtung und das Feuerbüchsenflackern hinzu.

enschaften (Mindestradius 360, besser 420 Millimeter) und die bestens wirkenden, digital schaltbaren Licht- und Soundfunktionen komplettieren das Bild eines perfekten Modells.

Fazit: Eine rundum gelungene Nachbildung einer faszinierenden, heute noch betriebsfähigen Dampflokomotive. *abp*



Zahlreiche angesetzte Details und ein filigranes Fahrwerk mit maßstäblichem Achsstand kennzeichnen das Brawa-Modell.



Gut zu erkennen sind der luftig nachgebildete Barrenrahmen, das zierliche Gestänge und die Radsätze mit sehr feinen Speichen.



Unser Testmuster stellt den Turmtriebwagen 704 002 der Deutschen Bundesbahn im Ablieferungszustand von 1977 dar. Es ist jedoch seitens Liliput auch eine Variante der DBAG angekündigt, die äußerlich am rot-weißen „Magerkeks“ zu erkennen ist.

Zur Freude vieler Modellbahner widmet sich Liliput auch den Bahndienstfahrzeugen im Modell. Nach der N-Miniatur folgt nun der DB-Turmtriebwagen der Baureihe 704 für H0.

Hält die Fahrleitung fit

Längere Zeit wurde es etwas vernachlässigt, doch nun nimmt das Thema Bahndienstfahrzeuge im Maßstab 1:87 wieder Fahrt auf: Im letzten MEB stellten wir den DB-Rottenkraftwagen vom Typ Klv 53 vor, mit dem Hornby die H0-Bahner erfreut. Nun feiert mit dem Turmtriebwagen der Bundesbahn-Baureihe 704 aus dem Hause Liliput schon der nächste neu entwickelte „Gelbe“ sein Roll-Out auf 16,5 mm Spurweite.

Die interessante technische Konzeption der Baureihe 704 ist im Vorbild-Beitrag auf Seite 38 nachzulesen. Leider hat keiner dieser Turmtriebwagen die Zeiten überdauert, doch im Modell darf der 704 dank Liliput weiterleben. Die Altdorfer konnten bereits mit ihrer zuvor herausgebrachten N-Nachbildung Erfahrungen für die H0-Miniatur

sammeln, und dies zahlt sich aus: Das Gehäuse aus Kunststoff, dessen Formgebung beim Vorbild durchaus von der Basis-Baureihe 6270 abweicht, ist bestens proportioniert und besticht mit tadellos herausgearbeiteten Gravuren. Die Dachausrüstung

besteht aus einer voll beweglichen Arbeitsbühne, der Dachkanzel und dem feingliedrigen Messstromabnehmer. Die Geländer sind sämtlich aus stabilem Metall, genauer gesagt aus geätztem und lackiertem Blech, gefertigt. Das Geländer der Bühne ist dabei



Das Gehäuse ist wie bei vielen Reisezugwagen-Modellen aufgeklipst – und sitzt ziemlich stramm auf dem Rahmen. Der Antrieb wurde gut unter der Inneneinrichtung versteckt.

genau so wie beim Original, nämlich aus- und einklappbar, ausgeführt worden. Die weitflächigen Dachlaufbahnen des 704 wurden ebenfalls aus Neusilber geätzt und zeigen sich als vorbildgetreu durchbrochene Gitterroste. Andere Dach-Details, etwa die im Modell leider nicht funktionstüchtigen Kontrollscheinwerfer, sind Kunststoffteile. Die langgezogenen silbernen Auspuffrohre am Dachrand erhielten die Vorbilder erst ab Ende der 1980er-Jahre, was den Nachbildungs-Zeitraum des 704 von Liliput auf die frühe Epoche V eingrenzt.

Alle Griffstangen am nicht minder gelungenen Wagenkasten sind aus stabilem Federstahldraht gefertigt. Hinter den bündig eingesetzten Fenstern – wie beim Vorbild teils grazil vergittert – ist eine angedeutete Inneneinrichtung zu erkennen, die allerdings nicht allzu feinteilig ausfällt. Auch der Fahrzeugboden gibt kaum Anlass zur Kritik: Der Rahmen selbst besteht aus Zinkdruckguss, an den zahlreiche Aggregate aus Kunststoff in enormer Detailfülle extra angesetzt wurden. Lediglich am hinteren Motorblock ragt der Boden in Form zweier kleiner Beulen etwas zu weit nach unten, da hier der Modellantrieb samt Schwungmasse platziert wurde. Durch die zahlrei-

Ein Turmtriebwagen mit vielen schönen Details

chen Anbauteile wird dies aber gut getarnt. Die Drehgestelle mit der typischen Luftfederung sind eine ausgesprochen plastische Kombination aus mehreren Bauteilen. Die Sandbehälter mit ihren hauchdünnen Leitungen sitzen fest am Fahrzeugboden. An die Fahrzeugfront kann für die Vitrinen-Präsentation ein vorbildgetreuer Pufferträger gesteckt werden. Ansonsten besitzt der 704 NEM-Kurzkupplungskulissen.

Liliput stellte dem MEB eine Wechselstrom-Ausführung zur Verfügung. Angetrieben wird im Modell nur das hintere Drehgestell per Kardanwelle, die Stromabnahme erfolgt allerdings über alle Achsen. Die Fahreigenschaften sind gut, aber nicht herausragend. Der digitale 704 kommt ohne Sound (der Lautsprecher dafür ist bereits eingebaut), aber mit schaltbaren Beleuchtungsfunktionen (Spitzen- und Schlusslichter, Innenräume, Dachrandleuchten) daher. Dank Mikroschaltern am Unterboden ist dies auch beim Analog-Modell möglich.

Fazit: Ein weiteres schönes und vor allem wichtiges Bahndienstfahrzeug der DB als stimmiges H0-Modell. *A. Bergner*



Die Arbeitsbühne ist ausziehbar, nach allen Seiten drehbar und wurde zudem mit klappbaren Geländern ausgerüstet. Das Herausziehen erfordert jedoch etwas sanfte Kraft.

Vorbildgerecht ohne Stromabnahme nachgebildet: Der Scheren-Pantho auf dem vorderen Dachende diente zum Vermessen der Fahrleitung. Aus der kleinen Kanzel heraus konnte – dank zweier Scheinwerfer auch im Dunkeln – die korrekte Lage des Fahrdrahts geprüft werden.



STECKBRIEF

- **Hersteller:** Liliput
- **Bestellnummer:** L133245
- **Gehäuse/Rahmen:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse per Kardangetriebe auf ein Drehgestell
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** 292 Gramm
- **V_{min}:** Zirka 2 km/h bei Fahrstufe 1
- **V_{max} (Vorbild):** 140 km/h
- **V_{max}:** 134 km/h bei Fahrstufe 125
- **Beleuchtung:** weiß/rot, Innenbeleuchtung
- **Zurüstteile:** Geschlossener Pufferträger
- **Preis:** 344,95 Euro (UVP)



FOTOS: ABP

Auch das Farbfinish bis hin zu den silberfarbig bedruckten Türgriffen überzeugt.



Eine vollständig zugewerkte Lokseite verstärkt den vorbildgerechten Eindruck deutlich. Die sauber ausgeführten Lampenringe und die Fenstereinfassungen tragen ebenso zum guten Gesamtbild bei.



Die sehr schönen und akkurat lackierten Stromabnehmer sind digital heb- und senkbar. Auch die geätzten Lüftergitter sind Hingucker auf dem Dach der 151 034.

Bei der DBAG endete just dieser Tage die Karriere der Baureihe 151. Märklin würdigt die wuchtigen Sechssachser nun mit einem neuen H0-Modell.

Abschiedsneuheit

Die DBAG kann nun offenbar auf die Dienste der Baureihe 151 verzichten (s. S. 37). Bei einigen Privatbahnen wird man aber auch in Zukunft noch diverse Exemplare in bunten Lackierungen antreffen. Nichtsdestotrotz werden die bis zu 50 Jahre alten Lokomotiven langsam aber stetig aus dem Alltag verschwinden.

Eine gute Gelegenheit für die Wechselstromspezialisten aus Göppingen, jetzt mit einem neuen Modell an die beliebte sechssachsige E-Lok zu erinnern.

Zum Vorbild nahm sich Märklin 151 034, die im Bw Nürnberg Rbf stationiert ist. Das angegebene Untersuchungsdatum lautet „18.4.74“, womit klar ist, dass die Lokomotive, die Werkshallen von Krauss-Maffei in



München-Allach vor nicht allzulanger Zeit verliess. Diese Anschriften auf dem Lokrahmen, die einiges über die Provenienz der Vorbild-151 verraten, sind gestochen scharf und deshalb gut zu lesen. Die Bedruckung des neuen Märklin-Modells ist über jeden Zweifel erhaben. Selbiges gilt auch für die gesamte Lackierung des gewichtigen Fahrzeugs. Sowohl der schwarze Lokrahmen als

Gewichtiges H0-Modell mit viel feiner Technik

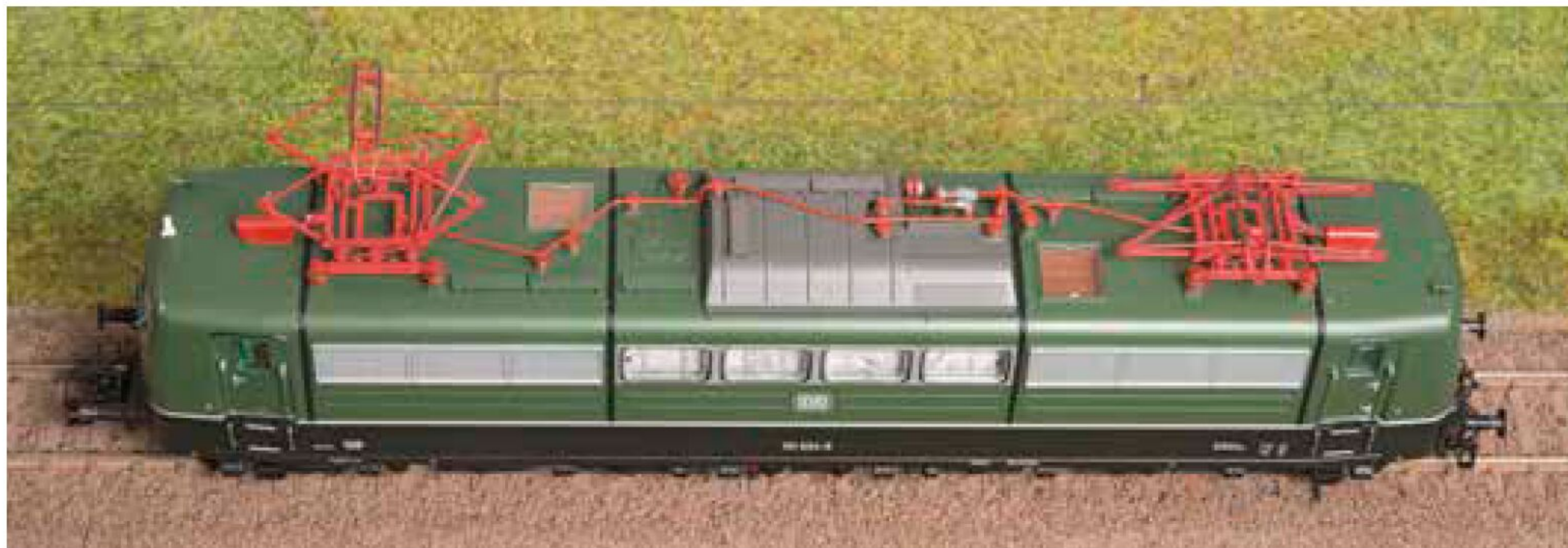
auch das grüne Gehäuse zeigen keine Schwächen. Der helle Zierstreifen, der die beiden Farben rundumlaufend trennt, ist ebenfalls fehlerlos.

Aber was wären eine gute Lackierung und Bedruckung ohne einen guten Formenbau? Auch hier können die Konstrukteure aus dem Schwäbischen glänzen. Das



FOTOS: ABP

Nach dem Lösen zweier Schrauben ist der Innenraum zugänglich. In der Dachhaube sind die Antriebsmechaniken der beiden Stromabnehmer gut zu erkennen



Nicht nur die Dachausrüstung ist sehr gut gelungen. Auch die makellose Lackierung oder etwa die sauber ausgeführten Dichtungen zwischen den drei abnehmbaren Hauben hinterlassen beim Betrachter einen sehr guten Eindruck.

Zinkdruckguss-Gehäuse der 151 wirkt perfekt. Die Rundungen und der Gesamteindruck der Führerstandsseiten sind hervorragend. Die Seitenflächen mit den kennzeichnenden Sicken und Lüftergitterbändern geben keinen Anlass zur Kritik. Die zarte Vertiefung im Gehäuse unterhalb der beim Vorbild abnehmbaren drei Hauben, die sich über die ganze Seite ausprägt und unterhalb der Führerstände spitz zuläuft, ist sehr authentisch gelungen.

Prägend für die neue 151 sind die sehr detailreich ausgeführten Drehgestellblenden wie auch die zahlreichen angesetzten Teile, angefangen von den freistehenden Handläufen aus Draht bis zu zierlichen Scheibenwischern und einem gelungenen Verschleisspufferträger. Hinter den glasklaren Maschinenraumfenstern erkennt man eine etwas zu einfach gehaltene Nachbildung des Maschinenraums.

Das Digitalmodell verfügt über eine Vielzahl von Sound- und Lichtfunktionen. Immer noch eine kleine, aber besonders heraushebenswerte Besonderheit sind die heb- und senkbaren Stromabnehmer. Das steigert den Spielwert von E-Loks erheblich. Wichtig nur: Niemals von Hand betätigen!

Der Antrieb erfolgt jeweils auf die äußeren Radsätze in beiden Drehgestellen. Die Fahreigenschaften sind erwartungsgemäß ausgezeichnet. In Fahrstufe 128 erreicht die 151 eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Bei einem Gewicht von 642 Gramm und insgesamt vier Haftreifen, muss man sich um die Zugkraft des Modells keine Sorgen machen.

Fazit: Ein sehr empfehlenswertes Wechselstrom-Modell eines E-Lok-Klassikers. *al*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Märklin
- **Bestellnummer:** 39132
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall
- **Antrieb:** Vom Mittelmotor auf die äußeren Radsätze in den Drehgestellen
- **Gewicht:** 642 Gramm
- **V_{min}:** 1 km/h bei Fst. 1
- **V_{max}:** 140 km/h bei Fst. 128
- **Ausstattung:** 23 schaltbare Digitalfunktionen, inklusive heb- und senkbarer Stromabnehmer
- **Zurüstteile:** Pufferträgerdetails
- **Preis:** 459 Euro (UVP)



Die typische Farbgestaltung des „Northlander“ wirkt mindestens ebenso ansprechend wie die rot-beigene TEE-Ursprungslackierung.

Unter Märklin-Fans gilt dieser exotische Zug als Modell-Legende: der „Northlander“. Der frühere NS/SBB-TEE war einst in Kanada unterwegs – und dank des Exklusivmodells für Club-Mitglieder nun auch wieder auf H0-Anlagen.

„Northlander“ der Dritte

Bereits zum dritten Mal nach 1978 und 1998 erfreut Märklin die Fans besonderer Vorbilder mit einer H0-Nachbildung des legendären „Northlander“. SBB und NS verkauften ihre Dieseltriebzüge der Bauart RAM bekanntlich nach dem Ende ihrer Einsatzzeit im TEE-System an die kana-

dische Bahngesellschaft Ontario Northland Railway, die mit ihnen die Relation Toronto – Timmins bediente. Das neue Märklin-Modell unterscheidet sich dabei deutlich von seinen beiden H0-Vorgängern: Komplette aus Zinkdruckguss gefertigt, entspricht er der aktuellen Ausführung des RAM, wobei

gegenüber dem SBB/NS-Fahrzeugen alle relevanten Änderungen berücksichtigt wurden. So besitzt der „Northlander“ beispielsweise beleuchtete Nummernschilder an den Fronten und Signalglocken über den Führerräumen. Er verfügt selbstverständlich über zahlreiche Licht- und Soundfunktionen. *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildgetreue Umsetzung; Gravur und Proportionen; Farbgebung und Beschriftung; Sound

KONTRA: Hohes Zuggewicht für lediglich vier angetriebene Achsen

BESTELLNUMMER: 39705

PREIS: 1099 Euro (UVP)

URTEILE:

Doppelstockwagen der neueren Generation fehlten bislang im H0-Angebot. Roco schließt die Lücke.

Schnell-S-Bahn

Als Nahverkehrs-Fahrgast richtig zügig unterwegs ist man in den Doppelstockwagen neuerer Bauarten, die für 160 km/h zugelassen sind. Sie laufen unter anderem für den Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) rund um Dresden. Roco bringt zwei dieser Waggonzypen nun in einem Doppelpaket: Enthalten sind ein DAB-pza (1./2. Klasse) sowie der Steuerwagen mit Mehrzweck-

abteil (DBpbzfa). Die Modelle sind technisch aufwendig ausgeführt und mit Innenbeleuchtung versehen. Im Steuerwagen ist ein Funktionsdecoder verbaut, mit dessen Hilfe sich Spitzen-, Schluss- und Fernlicht sowie Führerraumbeleuchtung und Zugzielanzeige digital schalten lassen. Ein Pufferkondensator sorgt für flackerfreies Licht. Die maßstäblich ausgeführten Modelle zeigen eine



Zunächst nur als Zweierset wurde die Dresdner S-Bahn-Garnitur aufgelegt.

Vielzahl vorbildgerechter Details wie die Antennen am Dach. Auch die Inneneinrichtung in beiden Stockwerken ist gut gestaltet. Die umfangreiche mehrfarbige Bedruckung ist einwandfrei ausgeführt. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäbliche und sehr gut detaillierte Ausführung; Farbgebung und Bedruckung; viele digitale Zusatzfunktionen

KONTRA: Weitgehend ausverkauft

BESTELLNUMMER: 6200066

PREIS: 249,90 Euro (UVP)

URTEILE:



Die Zweisystemvariante der sechssachsigen SNCF-Knicknase fehlte den N-Bahnern bislang. Sie zog auch den TEE „Cisalpin“.

Arnold lieferte seine neukonstruierten Modelle der SNCF-Baureihen CC 6500 und CC 21000 für Spur N aus.

CC-Eleganz

Es waren nur vier Exemplare, die von der zweisystemfähigen sechssachsigen Hochleistungs-E-Lok für die SNCF gebaut wurden. Doch die Fans lieben sie, zogen sie doch stets besondere Züge, insbesondere den „Cisalpin“ von Paris in Richtung Mailand, aber auch zahlreiche andere internationale Garnituren – auch mit Waggonen der SBB und FS. Nun findet sich unter den vier aktuellen Arnold-Neukonstruktionen auch die Nachbildung der letztgebauten CC 21004 mit den außerhalb der Lokmitte rechteckig en-

denden Lüftungsgittern mit senkrechten Lamellen. Diese Anordnung war auch für die „Maurienne“-Variante der Gleichstrom-CC 6500 typisch. Diese Maschinen sind nach der gleichnamigen Strecke, der französischen Zufahrt zum Mont-Cenis-Tunnel, benannt, die ursprünglich mit Stromschiene betrieben wurde. Auch einige der CC 6500 waren mit seitlichen Schleifern ausgestattet, die nach der Streckenumstellung auf reinen Oberleitungsbetrieb zurückgebaut wurden. Am neuen Arnold-Modell der CC 6541 fehlt sinn-



Drei filigrane Stromabnehmer (zwei für DC, einer für AC), feine Dachleitungen und eine Antenne zieren das Dach der CC 21004.

vollerweise eine Nachbildung der sogenannten Schleifschuhe. Beide Neukonstruktionen überzeugen durch zahlreiche feine Details. Insbesondere der Dachbereich kann damit punkten und zeigt (bei der Zweisystemlok unterschiedliche) filigrane Einholmstromabnehmer. Das Fahrwerk und die ansprechend ausgeführten Drehgestelle stammen (durchaus dem Vorbild entsprechend) von

dem bereits vor einigen Jahren erschienenen Modell der SNCF-Diesellok CC 72000. Farbgebung und Bedruckung geben keinen Anlass zur Kritik und auch die ausgeglichenen Fahreigenschaften sowie eine zeitgemäße NEXT18-Schnittstelle runden den gelungenen Eindruck der Arnold-Konstruktion ab. DCC-Sound-Modelle sind ebenfalls erhältlich. *abp*



Die „Maurienne“-Ausführung der CC 6500 in der grünen Ursprungsfarbgebung.

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit und Detaillierung; Farbgebung und Bedruckung; Fahreigenschaften

KONTRA: Keine Zerstärkteile für die Lokfronten

BESTELNRN.: HN2586/HN2587

PREISE: je 214,90 Euro (UVP)

URTEILE: 



AUF EINEN BLICK

PRO: Proportionen; Detaillierung; Metallgehäuse; Farbgebung und Beschriftung; viele Digitalfunktionen

KONTRA: Frontfenster; Sound

BESTELLNUMMER: 16226

PREIS: 349 Euro (UVP)

URTEILE: 

Statt vor Paradezügen waren die Vorserien-220 in der Epoche IV im untergeordneten Dienst zu finden. Dazu passt der Minitrix-MDye 986.

Bei Minitrix legte man eine weitere Spielart der allzeit beliebten V 200 für die Spur N auf. Man nahm sich nun eine der Vorserien-Maschinen zum Vorbild und legte 220 004 im Erscheinungsbild der Epoche IV auf.

Urahnin im Alltagsgewand

Es sind schon so viele Ausführungen der V200 bei Minitrix erschienen, man könnte fast den Überblick verlieren. Nun folgt eine weitere Variante als Neukonstruktion: Die vierte, im Jahr 1953 gebaute Vorserien-Lok erscheint nun als 1:160-Nachbildung im Zustand Anfang der 70er-Jahre, als die Maschine im Bw Würzburg beheimatet war. Das aus Metall gefertigte Gehäuse gefällt aus jeder Perspektive und

gibt die Proportionen der „alten Dame“ trefflich wieder. Zahlreiche angesetzte Details, etwa auch die messingfarbenen Pfeifen vor den Frontfenstern, werben die Miniatur auf. Sehr gut wirken auch die feinen Einfassungen der Lampen. Die Maschinenraumeinrichtung ist als flaches Relief angedeutet. Die Fahreigenschaften des Digitalmodells sind sehr gut, der Sound könnte aber besser abgestimmt sein. *abp*



Die Detaillierung mit vielen angesetzten Haltestangen und -griffen sowie die Farbgebung können überzeugen. Die Frontfenster wirken etwas zu niedrig.

Roco spendiert dem Intercity 2310 von Frankfurt/Main nach Westerland nun den passenden H0-Steuerwagen.

IC-Steuermann



Lediglich zwölf Stück der behindertengerechten Bpmbdzf286.3, die aus Bpmbdzf296.3 umgebaut wurden, besaß die DB AG.

Dem von Roco im H0-Maßstab 1:87 angebotenen, nach aktuellen Vorbildern der DB AG gestalteten IC 2310 fehlte nur noch eines: Ein vorbildgerechter Steuerwagen. Dieser erscheint nun als komplette Neuentwicklung in unverkürzter Länge über Puffer von 303 Millimetern. Er überzeugt durch bestens gelungene Details. So besitzt der von der Zugspitze heutiger Intercitys nicht mehr wegzudenkende „Steuermann“ zum Beispiel extra angesetzte Scheibenwischer und WLAN-Antennen. Im Inneren wurde der

Fahrradständer freistehend nachgebildet, auch die restliche Inneneinrichtung besticht in ihrer Feinteiligkeit. Im Digitalbetrieb sind das LED-Fernlicht sowie die Führerstands- und Pultbeleuchtung schaltbar. *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Detaillierung; Lackierung und Beschriftung; Inneneinrichtung; Beleuchtung

KONTRA: Keine Modell-Kupplungsmöglichkeit am Steuerabteil-Ende

BESTELLNUMMER: 6210001

PREIS: 159,90 Euro (UVP)

URTEILE: 

Bei Brawa erscheint gleich eine ganze Serie von hochaktuellen Doppeltragwagen in H0.

Dreifach neu

Mit den „InnoWagons“ will die Firma „innofreight“ den Güterverkehr vereinfachen und ließ modulare, kurzgekuppelte Doppel-Tragwagen entwickeln, abgestimmt auf 30, 40 oder 45 Fuß lange Beladungen. Bei Bra-

wa sind nun alle drei Ausführungen als neukonstruierte H0-Modelle zu haben. Zwei liegen uns vor: Zum einen der lange Sgmmrrs als Spezialwageneinheit für den Holztransport – als Privatwaggon der VTG, zum anderen der kurze Sggmmrrs in



20 filigrane Nachbildungen von Alu-Rungen zeichnen diese Holztransporteinheit aus.

der Ausführung der DBAG, beladen mit „innofreight“-Spezialcontainern, in denen der Stahlkonzern Arcelor Mittal Metallschrott transportieren lässt. Außerdem gibt es die 40-Fuß-Variante als H0-Modell mit Rungen-Aufsätzen. Die Modellausführung ist in allen Fällen hervorragend gelungen. *al*

Die kürzeren Sggmmrrs sind mit vier „innofreight“-Schüttgutbehältern bestückt.

AUF EINEN BLICK

PRO: Wahl moderner Vorbilder; Maßstäblichkeit; zahlreiche feine Details; Y25-Drehgestelle modernster Bauart

KONTRA: –

BESTELLNRN.: 50663/50667

PREISE: je 119,90 Euro (UVP)

URTEILE: 

Anzeige

N 1:160

DR, Set Reisezugwagen OSShD Typ B



HN4420

DR, 4-tlg. Set OSShD Typ B Reisezugwagen „Touristen-Express“ in blauer Lackierung, bestehend aus 2 x WLAB, 1 x WR und 1 x Salonwagen, Ep. III



HN4422

DR, 3-tlg. Set OSShD Typ B Reisezugwagen in roter und grüner Lackierung, bestehend aus 1 x WR und 2 x B, Ep. III



Insbesondere an stark befahrenen Hauptstrecken der DB standen noch bis vor einigen Jahren die Blinklichtanlagen mit der zusätzlichen Leuchtschrift „2 Züge“ (Art.-Nr. 12005)

Ein Schritt in Richtung der heutigen Bahnübergangs-Sicherungstechnik war die DB-Bauart BÜS 72 (Art.-Nr. 12004) mit Ampel statt einfachem Blinklicht. Das RZ-Tec-Modell gibt es auch mit Zusatz-Ausleger für einmündende Straßen.



Vom Anbieter RZTec kommt vorbildgerecht gestaltete Bahnübergangs-Sicherungstechnik im Maßstab 1:87.

Licht-Zeichen

Da heißt es stets, für die H0-Modellbahn gäbe es auch im Zubehörbereich schon so gut wie alles. Das dies so nicht ganz zutrifft, beweist einmal mehr RZTec: Sind in den Sortimenten der üblichen Verdächtigen bislang vor allem die gewöhnlichen Blinklichtanlagen der auf früherem Bundesbahn-Gebiet immer noch weit verbreiteten Pintsch Bamag-Bauform vertreten, und dies nicht unbedingt in feinsten Ausführungsqualität, so bietet RZTec eine Vielzahl an Bahnübergangs-Sicherungsanlagen an. Da wäre etwa das vertraute Blinklicht, aber mit be-

leuchteter Zusatzanzeige „2 Züge“ oder die aus einer Gelb-Rot-Ampel bestehende Bauform BÜS 72. Alle Lichtzeichenanlagen sind fertig mit Micro-LED ausgerüstet und bestehen aus lackierten 3D-Druck- und Messingteilen. *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Detaillierung; Varianten-Vielfalt; LED-Beleuchtung; ausreichend stabile 3D-Druck-Teile; alle Blinklichtanlagen auch als nicht beleuchtete Dummies erhältlich

KONTRA: Sichtbare Druckschichten; Andreaskreuze Abbruch-gefährdet

BEZUG/PREISE: www.rztec.de

URTEILE: 

› KOMPAKT



Busch: Deutz F1M 414 „Bauernschlepper“ für H0

Für einfache Bauern der Vorkriegszeit war der große und teure Lanz-Bulldog keine Option. Deutz sprang daher 1936 in diese Angebotslücke und präsentierte mit dem kleinen und wendigen F1M 414 einen erschwinglichen „Bauernschlepper“, der mit über 20000 gebauten Exemplaren zum Verkaufserfolg wurde. Mit der neuen H0-Nachbildung von Busch können nun auch Modell-Kleinbauern ihre Feldbearbeitung mechanisieren. Die absolut maßstäblich umgesetzte Miniatur besticht mit allerfeinsten Gravuren und zahlreichen gesondert ange-setzten Details. *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl, Proportionen; grazile Details; realistische Farbgebung; feinste Aufdrucke; bewegliche Reifen aus echtem Gummi

KONTRA: Empfindliche Ansetzteile

BESTELLNUMMER: 54100

PREIS: je 22,99 Euro

URTEILE: 

› KOMPAKT



Loewe: Ladegut für den Ost-Einsatz in H0

Die individuelle Beladung von Güterwagen kann einen Modell-Güterzug entscheidend aufwerten und zum Hingucker machen. Doch vielen Modellbahnern ist der Bastelaufwand zu groß, oder es fehlt einfach die Zeit. In solchen Fällen hilft das Angebot von Loewe weiter. Aus Coburg kommen regelmäßig ideenreiche Neuheiten für die Baugrößen H0, TT und N auf den Markt. Ein Beispiel ist der Flüssiggas-Tank mit „Minol“-Werbeaufdruck aus der DDR-Zeit. Zur Verladung auf den Roco-Rungenwagn musste das Transportgestell aus Holz etwas gekürzt werden. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vielfältiges Angebot an Güterwagen-Beladungen; viele Vorbilder aus der DDR-Zeit

KONTRA: Kleine Unsauberkeiten

BESTELLNUMMER: 2317

PREIS: 17,90 Euro

URTEILE: 

Sichern Sie sich jetzt Ihre exklusiven Modelle bei Ihrem MC-Fachhändler

**EXKLUSIV
NUR BEI UNS**

Taschenwagen T3000e, DB AG



Beladen mit 2 THW 40' Containern.
Schacht NEM 362 mit KK-Kinematik.

= 72238 /
11753051 **Auflage 350** **109,99**

~ 72239 /
11753060 **Auflage 150** **109,99**

HO VI 393
NEM

PIKO

Koffer-Lkw (Opel Blitz) „Metten“

HO **Auflage 1000**



Hochdetailliertes Sammlermodell.
Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

835401 /
31371554 **WIKING** **29,99**

Pritschen-LKW (Büssing BS 16 L) „Gerolsteiner“

HO **Auflage 1000**



Hochdetailliertes Sammlermodell.
Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

084910 /
31359422 **WIKING** **39,99**

Solaris Urbino 12 '14 Regiobus (AT)

HO **Auflage 300**



©modellbau.härtle

73047 /
31326818 **RM** **34,99**

BW-Kabinen Typ FM2

HO V-VI **Auflage 300**
NEM



1 wüstenfarbe – NV 23447 / 11801056

2 Flecktarnung grün – NV 23446 / 11801048

3 Fleckentarnung grün – NV 23448 / 11801064

4 Fleckentarnung Wüste – NV 23449 / 11801072

2 Dornier-Kabinen Typ FM2 der Bundeswehr.

je 26,90

Manche Artikel stehen nur in begrenzter Anzahl zur Verfügung, es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass im Einzelfall Artikel bereits nach kurzer Zeit vergriffen sind. Sofern bei Lieferanten verfügbar, können diese Artikel kurzfristig beschafft werden. Abgabe nur in haushaltsüblichen Mengen. Gedruckte Farben können vom Farbton des Originalproduktes abweichen. Druckfehler, Preisänderungen, Irrtümer und Zwischenverkäufe vorbehalten. Die abgebildeten Preise verstehen sich in Euro. MCG4

IHR MC-FACHGESCHÄFT

Spiel + Sport Grob
(Spiel u. Sport Hella u. Günter Grob,
Inh. Rainer Bliefernicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161 2860

Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Krempstraße 13,
25348 Glückstadt,
Tel.: 04124 937033

Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298 91650

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Leonardo-da-Vinci-Weg 6-8,
32760 Detmold,
Tel.: 05231 9807123

Modellbahnladen Fortenbacher
(Modellbahnladen und Spielparadies
Stephan Fortenbacher e.K.)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241 26330

J.H. Fuhr GmbH & Co. KG
Sonnenstraße 23-31, 35390 Gießen
Tel.: 0641 932150

Modellbahn Apitz
(Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202 626457

WIEMO Modellbahntreff Münster
(WIEMO Modellbahntreff Münster,
Inh. Evelyn Wiener)
Hauptstraße 28-29, 48145 Münster,
Tel.: 0251 135767

Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651 48811

Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte,
Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 132-133, 59909 Bestwig,
Tel.: 02904 2292

Meder Spielwaren
(Meder OHG)
Berger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069 459832

Glück's Spielzeugkiste
(Inh. Alexandra Glück)
Rosenstraße 9-11, 63450 Hanau
Tel.: 06187 9070123

Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann, Inh.: Marietta Brand e. Kfz.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371 6508013

moba-tech e.K. – Der Modelleisenbahnladen
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326 7013171

Spiel + Freizeit Zinthäfer
Solitudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141 925611

Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göppingen,
Tel.: 07161 72577

Das Lokmuseum
(Inh. Michael Merz)
Hauptstraße 23, 73108 Gammelsheim,
Tel.: 07164 919364

E + E Spielwaren GmbH
(Wilh. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711 3969460

HEIGES Spielwaren
(Wilh. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711 3969460

Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inh. Karlheinz Bauer e. K.)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941 94950

Schreib- und Spielwaren Dunz
(Dunz GmbH & Co. KG)
Hauptstraße 63, 74821 Mosbach,
Tel.: 06261 92120

Spielkiste
(Spielkiste Brenner, Inh. Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243 16706

Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 07731 98990

Spiel + Freizeit Seigert
(Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Münchener Str. 7, 83395 Freilassing,
Tel.: 08654 479091

Die Spielzeugkiste
(Inh. Michael Golombek)
Ebersberger Str. 21, 85570 Markt Schwaben
Tel.: 08121 4290576

Augsburger Lokschnuppen
(Augsburger Lokschnuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821 571030

Spielwaren Habermeyer
(Habermeyer Maria)
Färberstraße 90-92, 86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08431 8643

Spielwaren Möhnle
(Schrannestraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081 4228

Spielwaren Härtle
(Inh. Matthias Franz e. Kfm.)
An der Säge 3, 87640 Biessenhofen
Tel.: 08342 420990

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 16, 90587 Siegelstorf,
Tel.: 0911 753175

Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981 969690

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Straße 4,
93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471 701211

Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Städtle 19,
FL-9490 Vaduz,
Tel.: +423 2327994

Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53,
NL-1171 DB Badhoevedorp
Tel.: +31 20 6599494

Zevenspoor
(Peter Schoonhoven)
Noordelijke Dwarsweg 94 a,
NL-2761 GD Zevenhuizen,
Tel.: +31 65 4266993

Trein en Zo
(CRD Het Speelhuys Kampen)
Geerstraat 23-25,
NL-8261 HL Kampen,
Tel.: +31 38 3338284

Het Spoor
(Kerselaers Henri)
Parkstraat 90,
BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: +32 16 407042



Ihr schneller Klick zu uns!

gleich reinklicken

Einfach QR-Code mit Ihrem Handy einscannen.



www.vedes.com



www.spielzeug-ring.com

Die Vorserien-Maschine V200 002 ist eines der beiden Insider-Modelle des Jahres 2024. Einen passenden vierteiligen Fernschnellzug-Zug gibt es auch dazu.



Das zweite Insider-Modell des Jahres 2024 von Märklin ging gerade in die Produktion. Wir waren dabei, als die ersten Gehäuse der neuen V 200-H0-Modelle gegossen wurden.

Märklin Inside(r)

Mitte Juli legte die moderne Zinkdruckguss-Maschine die ersten Gehäuse im Minutenabstand aufs Förderband. Der Produktionsprozess, dem noch viele manuelle und maschinelle Arbeitsschritte folgen werden, bis das ferti-



ge Modell in der Schachtel liegt, begann. Märklin-Club-Mitglieder, die das Modell der V200 002 bestellten, werden im September rund um den Tag der offenen Tür in Göppingen voraussichtlich ihr neues H0-Triebfahrzeug in Händen halten können.

Der Prozess von der Entscheidungsfindung für ein Club-Modell bis zur Auslieferung dauert rund zwei Jahre. „Wir haben dabei das Ohr nah am Kunden und hören zu, was auf Messen und bei anderen Veranstaltungen von den Modellbahnern gewünscht wird“, erklärt Jörg Iske, Marketing-Leiter bei Märklin. Ein Insider-Modell muss verschiedene Kriterien erfüllen. Das Fahr-

zeug soll bei Modellbahnern bekannt und beliebt sein, aber auch eine gewisse Einzigartigkeit und Historie bieten.



Ein Rohling, noch warm und frisch aus der Maschine: Überschüssiges Material wird entfernt und wieder eingeschmolzen.

Der F-Zug 41 „Senator“ wird den Club-Mitgliedern ebenfalls angeboten. Die Wagen besitzen stromführende Kupplungen.



Diese Märklin-Mitarbeiterin beseitigt manuell die Formtrennkanten am Rohling, bevor die Gehäuse zum automatischen Bürsten weitergereicht werden.

V 200 002 war eine von nur fünf Vorseerienmaschinen mit denen die Bundesbahn nur wenige Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs eine neue Ära einleitete. Sie ist auch ein Symbol für das sogenannte Wirtschaftswunder der 50er- und 60er-Jahre und den Übergang der Bundesbahn in die Moderne. „Die Lokomotive beschreibt den damaligen Aufbruch hier-



Die erhabenen Buchstaben und das KM-Logo sind in der Gehäuseform integriert. Der Maschinenraum ist plastisch nachgebildet.



Die Ventilatorschaufeln unter den Lüftergittern sind angetrieben und können digital eingeschaltet werden.

zulande und damit ist die Vorserien-V 200 geradezu prädestiniert für ein Club-Modell“, betont der Märklin-Produktmanager Timo Eberle. Zudem war V 200 002, die leider beim Brand in Nürnberg-Gostenhof im Oktober 2005 verloren ging, auch die erste Lokomotive dieser Baureihe, die von Krauss-Maffei an die DB abgeliefert wurde. Die fünf Vorserienlokomotiven unterscheiden sich in vielen Details, die beim neuen Modell berücksichtigt wurden, von den späteren Serien-V 200, so dass die Club-Mitglieder ein formneues H0-Fahrzeug erhalten. Die nächsten drei Jahre wird zudem keine Variante der Vorserien-V 200 von Märklin angeboten werden. Damit erhöhen die Göppinger die Exklusivität und den Sammlerwert ihrer Insider-Modelle.

Letztlich erhalten die Märklin-Club- aber auch die Trix-Club-Mitglieder, denen die Gleichstromvariante der V 200 002 angeboten wird, ein topausgestattetes Modell mit vielen Digitalfunktionen. *al*



Auf diesem Muster sind die Stellen markiert an denen die unten abgebildete Maschine den Rohling polieren muss.



Nachdem zuvor die neuralgischen Stellen aufwendig einprogrammiert wurden, bürstet und poliert der Automat selbständig.



Zu den zahlreichen Lichtfunktionen der V 200 passt, dass die Wagen des F41 eine serienmäßige Innenbeleuchtung besitzen. Dank Pufferspeichern flackert diese auch nicht.



FOTO: IGOR SEMECHIN/VIA DRESDEN

Außergewöhnliche Fahrzeuge und kaum zählbare, liebevoll gestaltete Detailszenen zeichnen die Spur-0-Schauanlage in Dresden aus.

Im Verkehrsmuseum Dresden wird an die Tradition des Spitzen-Modellbaus in der DDR erinnert. Zahlreiche historische Handarbeitsmodelle im Maßstab 1:45 stehen dort täglich im Einsatz.

Mit 70 noch aktiv

Das Verkehrsmuseum in Dresden bietet seinen Besuchern, insbesondere den Eisenbahn-Begeisterten eine besondere Attraktion: Eine der größten Spur-0-Modelleisenbahnanlagen steht dort im täglichen Einsatz für die Besucher. Seit 1956 existiert dort eine Anlage im Johanneum, direkt neben der Frauenkirche.

Die 325 Quadratmeter große heutige Schauanlage (sie entstand in den Jahren 1971 bis 1981) ist in Rundum-Form aufgebaut und von einer Seite einsehbar. Sie umfasst eine Gleislänge von 785 Metern mit fast 100 Weichen – nur eine einzige fehlt zur runden Zahl.

Der Fahrzeugbestand beinhaltet aktuell 323 Lokomotiven und Wagen, davon stehen etwa 265 auf der Anlage im Einsatz.



FOTOS (5): VERKEHRSMUSEUM DRESDEN

Zeitlose Eleganz in Weinrot: Die Formgebung von E1902, gebaut im Jahr 1938, wurde perfekt in den Maßstab 1:45 übertragen. Die Zierlinien sind sauber per Hand aufgebracht.

Alle Fahrzeuge sind wertvolle Handarbeitsmodelle im Maßstab 1:45. Die ältesten haben ein Alter von über 70 Jahren. Viele davon wurden im Auftrag von Firmen als

funktionsfähige Modelle für Ausstellungen und Messen gebaut. Im Jahr 1993 reiste ein Modell für die Präsentation der Wirtschaft Sachsens sogar bis nach Jakarta.

Einer der Modellbauer, der für die Meisterwerke in besonderer Weise verantwortlich ist, war der Zimmermannmeister Paul Sperling aus Berlin. Ab dem Jahr 1950 verband ihn eine Freundschaft mit dem Modellbauer Rolf Stephan. Seitdem wurden modellbautechnische Erfahrungen ausgetauscht und, dank der Firma des Freundes, auch das zum Bau nötige Material.

Paul Sperling baute seine ersten Modelle bereits vor 1953, den Hauptteil jedoch danach. Durch sein handwerkliches Können brauchen diese Unikate den Vergleich zu heutigen Modellen der Spitzenklasse nicht zu scheuen. Sie zeigen das Bestimmende der Maschinen, jedoch ohne ablenkende Detailflut. Gefederte Achsen, ein Achsausgleich, der funktionsfähige Stangenantrieb von Dampflokomotiven und die genaueste Nachbildung der Rahmenkonstruktion waren selbstverständlich.

Oft entstanden die Miniaturen zur gleichen Zeit, in der die großen Originale gerade die ersten Probefahrten machten. Das gilt vor allem für die damals aktuellen Schienenfahrzeuge aus DDR-Produktion, beispielsweise die Baureihe 243. Eine gro-

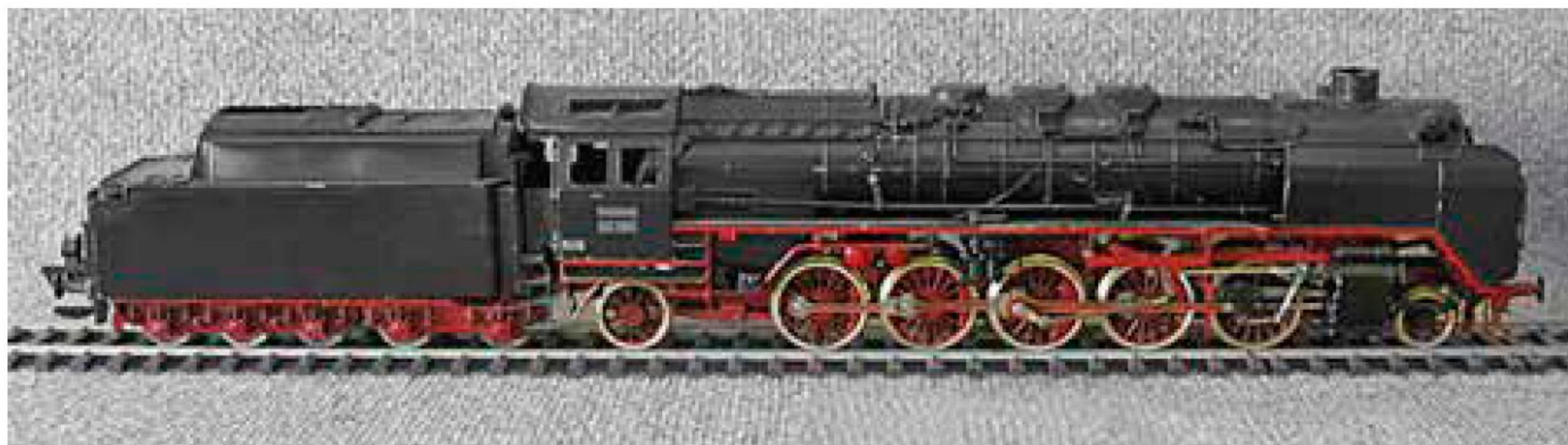
Technisch hochwertige Meisterstücke

ße dieselelektrische Lokomotive mit 3000 PS aber, und auch die bekannte Mallet-Dampflok der Baureihe 53 (die eines Tages von Märklin in H0 aufgelegt werden sollte), wurden im Original nie gebaut. Trotzdem existieren sie heute als funktionsfähige Modelle im Maßstab 1:45 im Verkehrsmuseum Dresden.

Die Gesamtpalette der gebauten Modelle reicht vom berühmten Henschel-



Die Mallet, die nur als Projekt existierte: 53 0001, beeindruckend per Hand umgesetzt.



Auch eine ganz große: Die Baureihe 45 mit der Achsfolge 1'E1' und fünffachsigem Tender.



Weltberühmt: Zu 18 201 muss man den Eisenbahnfreunden nicht mehr viel erklären.

Wegmann-Zug, der einst zwischen Dresden und Berlin verkehrte, über die Baureihe 05, die elegante E 19 und viele andere Maschinen bis zu den erwähnten Neubauten der damaligen DDR-Industrie. Auch Wagenmodelle in hervorragender Holzbauweise entstanden.

Paul Sperling baute keine Standmodelle – alle seine Konstruktionen mussten fahrfähig sein. Ein Dauerbetrieb über viele

Jahrzehnte im Museum war von ihm jedoch nicht vorzusehen. Nach mehrjährigem Einsatz im täglichen, harten Ausstellungsbetrieb gaben die alten Antriebe und insbesondere die originalen Stangenantriebe der Dampfloks allmählich den Geist auf. Immer mehr Maschinen wanderten bis 1989 auf den Rand der Anlage.

Das Verkehrsmuseum konnte glücklicherweise vor vielen Jahren den Modell-



Es waren die ersten Modelle, die wieder aufgearbeitet wurden, schließlich ist der Henschel-Wegmann-Zug eng mit der Stadt Dresden verbunden. Zur 61 002 im Maßstab 1:45 gehören vier Wagen, einschließlich der beiden Endwagen, einer davon mit Postabteil.



Inzwischen sind auch weitere Handarbeitsmodelle auf der weitläufigen Anlage zu bestaunen, wie etwa der ICE 3, von dem Paul Sperling allenfalls hätte träumen können.

61 002 mit ihrem eleganten, beigefarbenen/violetten Zug hat daher ihre tausend Kilometer Laufleistung bereits hinter sich.

Da nun eine Vielzahl der alten Modelle wieder betriebsfähig ist, werden diese zu deren Schonung im Auswahlverfahren eingesetzt und müssen nicht bei jeder der täglichen Vorführungen im Einsatz stehen. Außerdem wurde der 1:45-Fahrzeugpark durch das Museum mittlerweile mit etlichen Neubauten, etwa dem ICE 3, noch großzügig ergänzt. Es handelt sich dabei ebenfalls um Handarbeitsmodelle, ganz im Stile von Sperling und Stephan. Die Anlage wird seit 1996 computergesteuert. Das schont die Modelle durch sanftes Anfahren und Bremsen und ermöglicht damit mehr Vorführungen.

Paul Sperling verstarb am 14. Oktober 1976 in Berlin. Er war neben Rolf Stephan einer der begabtesten Modellbauer der ersten Generation in der DDR. Dass seine einmaligen Modelle noch heute die Museumsbesucher begeistern, ist das Verdienst der Leitung des Verkehrsmuseums und seiner Techniker, welche die nun teilweise über 70-jährigen Fahrzeuge immer wieder am Laufen halten. Paul Sperling würde dieses lebendige Andenken gewiss erfreuen.

Allein diese einmalige Spur-0-Anlage lohnt einen Besuch des Verkehrsmuseums. Alle wichtigen Informationen sind unter www.verkehrsmuseum-dresden.de zu finden.

Hans-Joachim Eitze

bestand von Paul Sperling übernehmen. Durch das Museum, den Verfasser und mit Unterstützung des Nachfolgers von Rolf Stephan, Peter Stephan, wurden anschließend fast alle Modelle wieder betriebsfähig gemacht. Wichtig waren vor allem zeitgemäße Motoren, denn die ursprünglich eingebauten stammten teilweise aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges. Außerdem wurden neue Getriebe eingebaut, bei den Dampflok wurde der aufwändige Stangenantrieb durch Zahnräder ersetzt.

Die ersten auf diese Weise aufgearbeiteten Modelle bildeten den Henschel-Wegmann-Zug. Seit nun auch schon über 20 Jahren rollt er wieder auf der Anlage. In nur einer Modellbahnsaison bewältigen die Modelle auf der Dresdener Anlage oft mehr als 180 Kilometer. Die aufgearbeitete



Man sieht einigen Exponaten, beispielsweise der E94 oder auch dem Oberleitungsmast, ihr Alter durchaus an, aber gerade das macht die Schauanlage zu etwas Besonderem.

FOTOS (2): IGOR_SEMECHIN/VM DRESDEN

Streifzug durch Berlin

NEU

Noch agierte die Reichsbahn „in zwei Welten“. In Ost-Berlin mischte sich ins alte Flair die Moderne: Der Fahrrad und nagelneue Elloks erreichten das Stadtgebiet, aber noch bis 1985 planmäßig auch Dampflok. In West-Berlin übernahm 1984 die BVG das S-Bahn-Rumpfnetz. Doch blieb die DR im Fern- und Güterverkehr auch im Westen präsent, wo „Privatbahnen“ zahlreiche Gleisanschlüsse bedienten. Nach dem Mauerfall setzte 1990 ein epochaler Wandel ein.

144 Seiten · ca. 170 Abb.
Best.-Nr. 53544
€ (D) 32,99



NEU



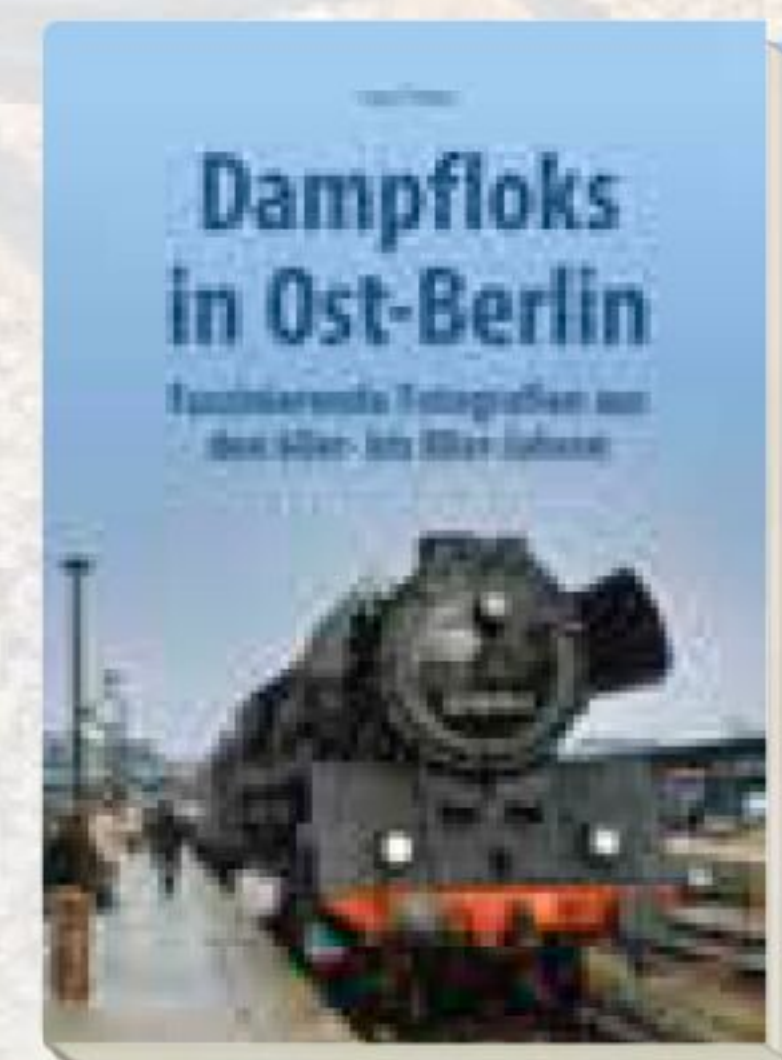
Best.-Nr. 02059



Best.-Nr. 53300



Best.-Nr. 53297



Best.-Nr. 03382

NEU ab 10/2024



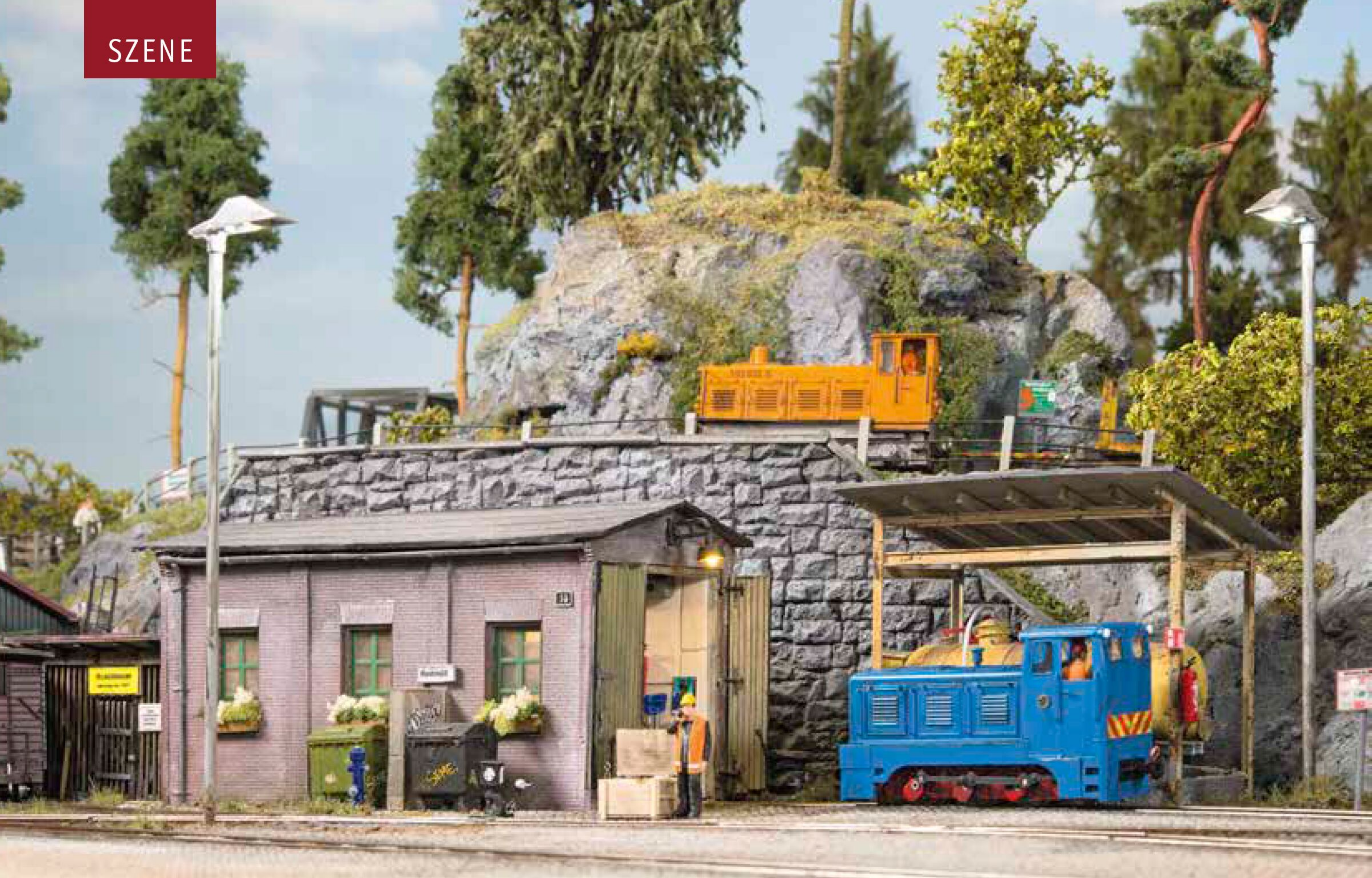
Best.-Nr. 45297



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG** VOR ORT
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGB | **GeraMond**
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



Ein Blick auf das Depot der Waldbahn in St. Martin: Am späten Nachmittag fährt die gelbe Ns4 noch einmal auf den Berg, um eine neue Ladung Holz zu holen. Die blaue V10c wartet derweil vor dem Lokschuppen auf die (Rangier-)Aufgaben, die da kommen mögen.

Warum fahren Feldbahnlokomotiven aus der ehemaligen DDR auf einer Waldbahn in der Obersteiermark? Auf dieser kompakten Anlage gibt es für alles eine Antwort.

Mit der Waldbahn ins Lerchental

Am Anfang stand der Wunsch, wieder eine Modellbahnanlage zu bauen. Doch wie so oft fehlte mir der Platz. Ein betriebsfähiges Diorama wäre ein Kompromiss gewesen. Aber ich wollte keine reine Heimanlage. Ich wollte etwas Mobiles bauen und damit zu Freunden fahren, um dort gemeinsam zu spielen. Der verfügbare Platz in meinem damaligen Kombi gab die äußeren Abmessungen vor: Maximal 92 Zentimeter Breite, 110 Zentimeter Länge und 52 Zentimeter in der Höhe. Je nach Nenngröße kann man

da schon was machen. Ich wollte aber nicht von meinem bevorzugten Maßstab 1:87 abweichen. Als Feld- und Waldbahn-Fan war die Lösung einfach: eine 600 mm-Waldbahn auf 6,5 mm Spurweite, also H0f, sollte es werden. Angesiedelt in unwegsamem Gelände in der Obersteiermark, fast im geografischen Zentrum Österreichs, mit dem Betriebskonzept „Holz vom Berg ins Tal“, von A nach B. Anlagen in H0f waren nicht häufig zu sehen und die Busch-Feldbahn war noch ziemlich neu am Markt. In der Planungsphase waren mir die beiden

Bände „Waldbahnen in Österreich“ von Manfred Hohn sehr hilfreich.

Alles sollte möglichst einfach gehalten sein. Das bei Busch erhältliche Gleismaterial war mir jedoch zu unflexibel, es gibt nur ein gerades und ein gebogenes Gleis. Bei pmt/Technomodell wurde ich fündig. Das Schienenprofil war zwar etwas hoch, aber was soll's. Es gab Flexgleise und die Weichen waren schlanker. Leider waren nur sieben Weichen verfügbar, die ließ ich mir liefern. Damit entstand durch Herumprobieren der Gleisplan. Zwei Bahnhöfe an

den Längsseiten ,durch eine verschlungene Strecke verbunden, sollten es werden, kein Oval. Um optisch nichts langweilig werden zu lassen, suchte ich nach einer Lösung für die Anlagenmitte. Ein Berg wäre in realistischer Höhe nicht möglich gewesen, also sollte hier eine Schlucht mit Wildbach, umrahmt von Felswänden, zu sehen sein. Durch eine kleine Kontroll-Anlage im Maßstab 1:10 prüfte ich die Umsetzungsmöglichkeit meiner Planungen.

Ohne Metallstreifen im Gleis haben die Feldbahnloks von Busch nur Kontaktprobleme und stottern dahin. Also war ich auf der Suche nach geeigneten Fahrzeugen. Im Internet wurde ich auf die Loks von Präzisionsmodellbau Heinrich aufmerksam. Es gab sogar verschiedene Maschinen in H0f. Ich bestellte sofort. Das waren Loks aus ehemaliger DDR-Produktion und ziemlich große Brocken. Der Preis war hoch, jedoch habe ich die Anschaffung nie bereut.

Auf den Unterbau in Rahmenbauweise wurden Trassenbretter aus sechs Millime-

Waldbahn-Traumanlage auf kleinster Grundfläche

ter dickem Pappelsperholz geschraubt. Das Bachbett entstand in gleicher Weise. Die Felsen bestehen im Kern aus einer zugeschnittenen Fassadendämmplatte von zehn Zentimetern Dicke. Darauf wurden großteils Struktur-Hartschaum-Felsen von Noch stückweise geklebt. Die Lücken und die restlichen Felsbereiche wurden aus Pappmaché mit Leim und einer Zellstoff-Holzstaub-Masse aus dem Bastelmarkt mit der Spachtel geformt. Nach langer Trocknungszeit erfolgte der Anstrich mit Acrylfarben und Strukturpasten, dann wurde alles mit Vallejo-Washes und Pigmentfarben nachbehandelt. Die Begrünung erfolgte mit dem Elektrostaten RTS-Greenkeeper. Das Material für den Waldboden kam von Noch, die Bäume stammen, bis auf die beiden Kiefern, von MBR aus Polen. Die beiden Brücken sind von Hack. Der Bachlauf ist in vier Schichten aus Gießharz gegossen.

Wichtig war mir bei der Ausgestaltung, dass die beiden Bahnhöfe durch Felsen gerade so verdeckt werden, dass sie nicht von der Gegenseite aus zu sehen sind. Man muss also beim Beobachten eines Zuges um die Anlage herumgehen. Der obere Bahnhof, die Sammelstelle Thomasberg, weist die kürzesten Gleislängen auf und beschränkt somit die Zuglänge auf maximal vier Wagen plus Lok. Nur hier ist ein



Der kleinere Lokschuppen – das Modell entstand aus einem Artitec-Bausatz – wurde vollständig eingerichtet. Die Tankstelle hat ihr reales Vorbild bei einem Bergbau-Betrieb.



Auch der Öllager-Schuppen besitzt ein konkretes Vorbild. Der von den Heeresfeldbahnen stammende Mannschaftswagen wartet vor dem großen Lokschuppen auf seinen Einsatz.



Vorsichtig fährt die LKM-Ns4 an den Arbeitern am Holzspalter vorbei: Scheitholz ist eine lukrative Einnahmequelle. Die selbstgebauten Holzwaggons laufen auf Busch-Drehgestellen.



Am Bockkran darf nicht mit dem Lkw-Ladekran entladen werden. Deshalb wird der Holzzug an dieser Stelle geteilt und nach dem Entladen wieder zusammen rangiert.

Umfahren des Zuges möglich. Im unteren Bahnhof, der Entladestelle St. Martin, sind die Gleise zwar länger, aber es fehlt eine Umfahrmöglichkeit. Daher muss eine zweite Lok hier Rangieraufgaben übernehmen. Die Aufbauten der Holzwaggon sind aus Messingprofilen gebogen und verlötet,

die Drehgestelle stammen von Busch. Inzwischen habe ich sämtliche Wagen für den Stammtransport selbst umgebaut. Als Reserve sind aber auch noch einige Busch-Feldbahnwagen vorhanden.

Die beiden Maschinen aus der ehemaligen DDR kamen gedacht 1991 zur Wald-

bahn, da damals solche Loks sehr günstig zu haben waren. Die meisten am Markt erhältlichen Maschinen sind zu leicht: Ein voller Holzzug wiegt schnell mal 16 bis 18 Tonnen. In der Betriebsordnung – ja, die gibt es bei mir – ist festgelegt, dass die Lok einen vollen Holzzug bergab auf nassen Gleisen, oder im Winterbetrieb, schnellst-

Die Züge fahren streng nach Betriebsordnung

möglich zum Halten bringen muss. Schließlich führt ein Teil des Wanderweges durch die Kaudetzky-Klamm und zugleich über die Trasse der Lerchentaler Waldbahn. Die beiden Maschinen haben zwölf, beziehungsweise 16 Tonnen Eigengewicht, damit geht das prima!

Da im Bereich des Lerchentales (eine Hochebene auf etwa 1200 Metern Seehöhe) nicht mehr sehr viele Leute wohnen, muss die Kernmannschaft jeden Morgen hinaufgebracht und zum Schichtende wieder abgeholt werden. Dies erfolgt mit ei-

Der Wanderweg durch die Kaudetzky-Klamm ist beliebt und verläuft sogar ein Stück weit auf der Waldbahn-Trasse. Für die Lokführer ist hier besondere Vorsicht angesagt!





Das Stammholz wird mit dem Lastwagen zum Sammelplatz Thomasberg gebracht und sogleich mit dem Kran auf die Holzwaggons verladen, der Rest wird zwischengelagert.

nem Heeresfeldbahn-Personenwagen (ein umgespurter Waggon von Technomodel), der als Wrack von der Muskauer Waldbahn gekauft und wieder hergerichtet wurde. Dabei wird jedes Mal auch der „Scheiterwagen“ – ein renovierter OOm-Hochbordwagen der einstigen Friedlandbahn – mitgenommen. Er entstand aus einem Ätzblech-Bausatz der Lok-Schlosserei. Da es in Thomasberg wenig Platz zum Abstellen gibt, wird der Personenwagen gleich wieder ins Tal gebracht und hier, auch aus Platzgründen, vor dem großen Lokschuppen abgestellt. Dann beginnt das Tagesgeschäft: Leerzüge hinauf, volle herunter.

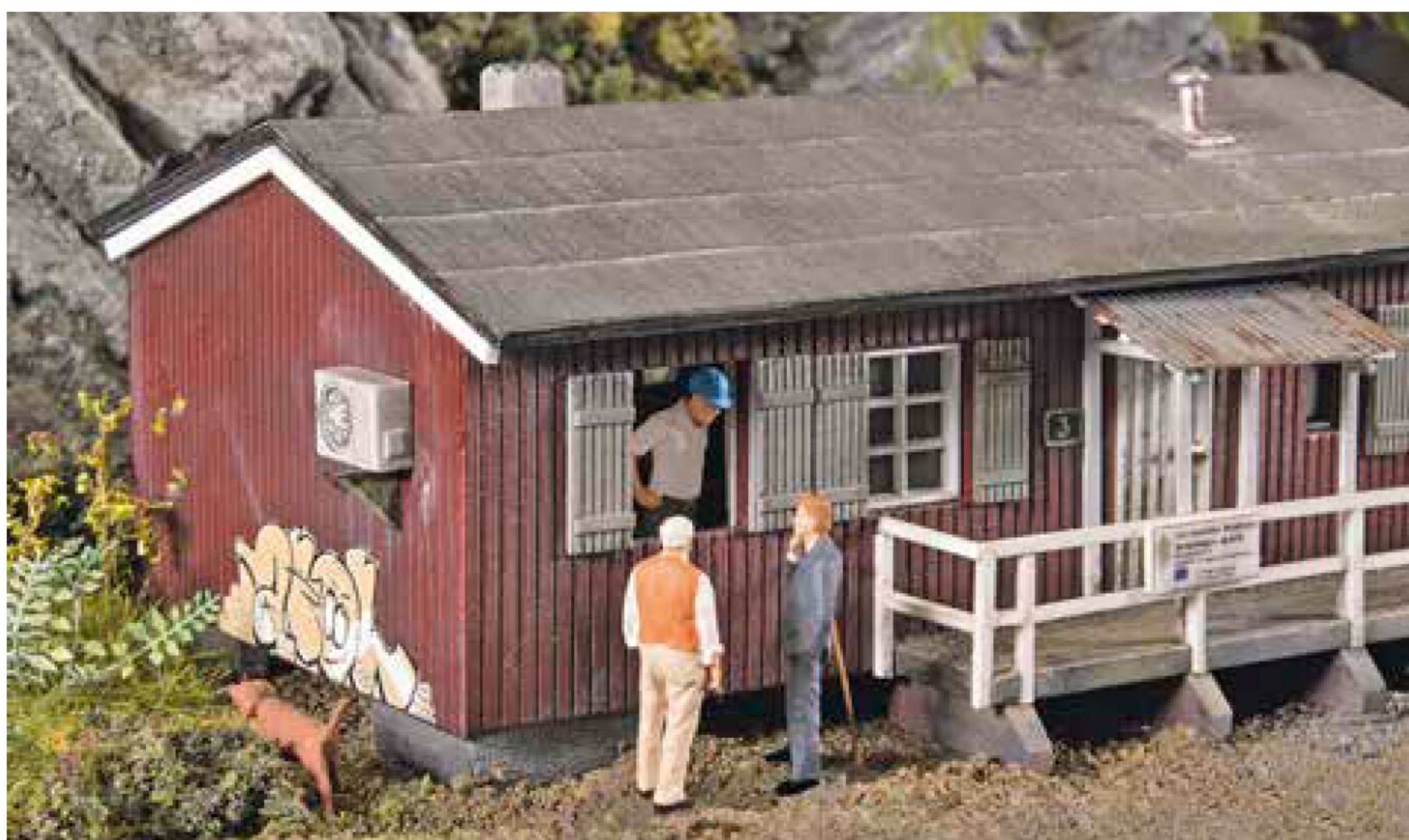
Klingt einfach, wenn da nicht Einschränkungen wären. Im Bereich der Entladung in St. Martin steht nämlich seit dem Kriegsende ein Bockkran. Der darf nicht beschädigt werden, weshalb das Entladen mittels Lkw-Ladekränen im unmittelbaren Bereich des Bockkranes verboten ist! Daher werden zunächst nur die beiden hinteren Waggons entladen, dann zieht die Rangierlok die Wagen aus diesem Bereich. Jetzt kön-

Viel Abwechslung bringt das Rangiergeschäft

nen auch die vorderen beiden Wagen entladen werden. Das Schieben von beladenen Wagen ist nämlich laut Betriebsordnung ebenfalls verboten! Da aber keine Gleisverbindung zum Umsetzen der Lok besteht, bleibt die Streckenlok so lange gefangen, bis die nunmehr leeren Wagen auf ein anderes Gleis geschoben wurden. Nun setzt sie sich wieder vor den Leerzug und transportiert diesen auf den Berg. Zur

Nachmittagsschicht geschieht alles wieder von vorne: Mannschaftswagen hinauf und zusammen mit dem Scheitholzwagen wieder runter. Dann erneut Regelbetrieb bis zum Abend. Ein Betriebstag dauert im Spiel etwa drei Stunden. Gekuppelt, Be- und Entladen wird per Hand mit Pinzette. Mit dem Steuern der Loks, dem Weichenstellen sowie dem Ein- und Ausschalten von Streckenabschnitten haben zwei Personen genug zu tun. Interessant sind stets die Lösungsansätze für das Rangierspiel bei neuen Mitspielern.

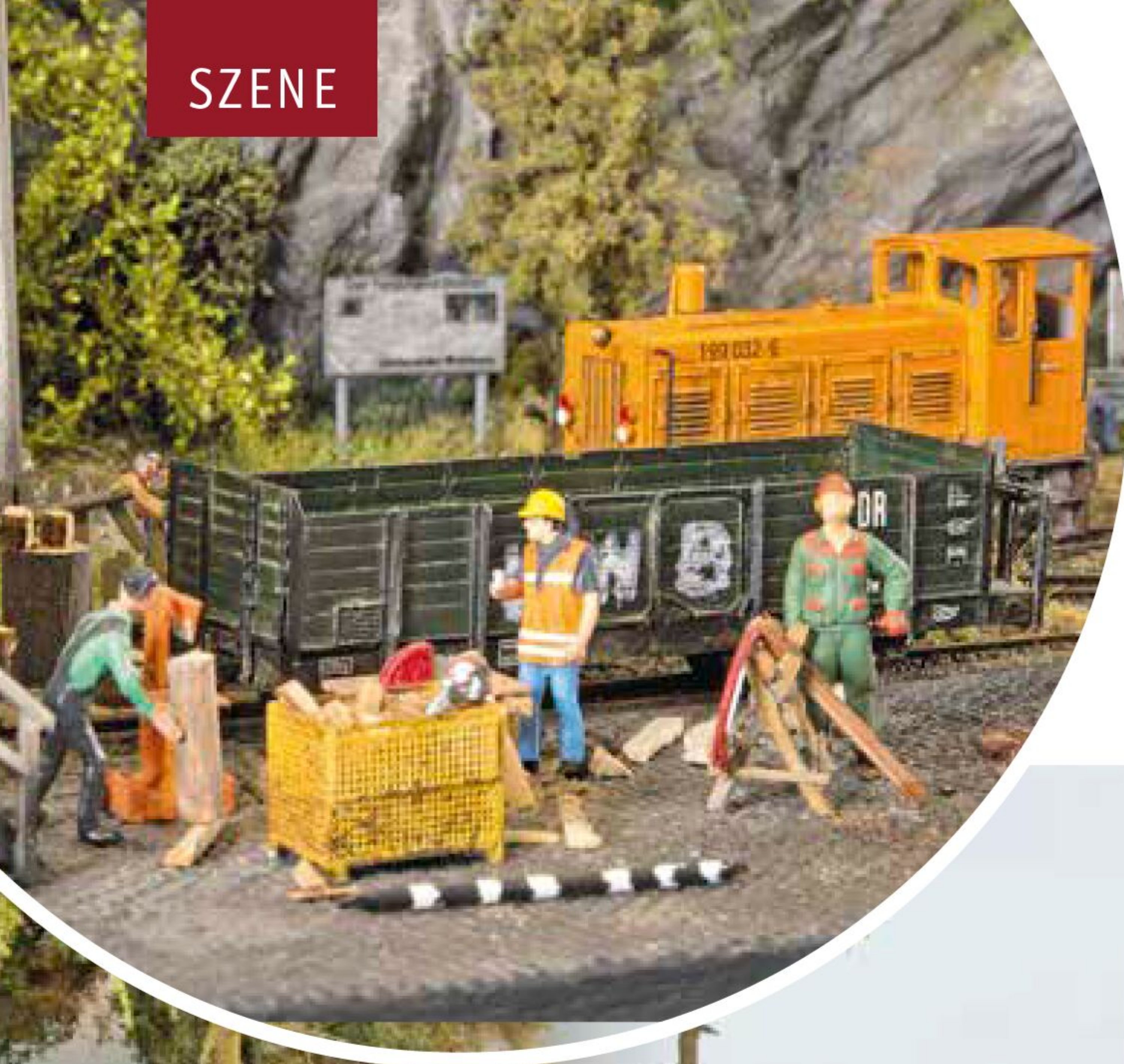
Die Steuerung der Fahrzeuge erfolgt mit einem Heißwolf-Fahrregler SFR 2000, bei dem auf jede Eigenheit der Loks genau eingegangen werden kann. So ist ein vorbildlich langsames Fahren möglich. Die Abstellgleise können einzeln über ein selbst



In der „Schwedenbaracke“ am Thomasberg hat der „Putterer Sepp“ die Arbeitsorganisation voll im Griff. Der Chef kommt aber trotzdem gerne zu einem kleinen Plausch vorbei.



Lkw und Bahn arbeiten beim Holztransport im Lerchenwald Hand in Hand. Alles muss zur richtigen Zeit am richtigen Ort sein. Die Kommunikation läuft dabei über Funk.



Der Scheitholzwagen, ein komplett renovierter Waggon der ehemaligen Friedlandbahn, wird im Tagesgeschäft mit rund zwölf Raummetern Scheitholz beladen. Bei den derzeitigen Preisen hat der Inhalt schon einen beträchtlichen Wert!

gebautes Stellpult stromlos geschaltet werden. Auch die Steuerung der Antriebe (von Lemaco) der Technomodel-Weichen erfolgt von diesem Pult aus, wobei stets eine optische Rückmeldung erfolgt. Alles wird über Micro-Relais gestellt. Drei Trafos stellen ausreichend Dauerstrom für das Fahrpult, die Weichenantriebe und die Beleuchtung, sowie die Relais zur Verfügung. Durch das hohe Gewicht der Loks gibt es fast keine Kontaktprobleme, lediglich im



Der Wanderweg verlässt die Bahntrasse über eine Treppenanlage. Eine Infotafel erinnert an das gefährliche Triften von Holz. Die Ns4 hat die Kurve in der „Schwull“ verlassen und rollt nun talwärts.



Der Wanderweg in die Kaudetzky-Klamm führt auch am großen Schuppen vorbei. Die Ns4 hat bald ihr Ziel Entladeplatz erreicht.



Durch den Platzmangel an der Entladestelle St. Martin sind stets umfangreiche Rangiermanöver zwischen Bahn und Lkw nötig.

Bereich der Weichen-Herzstücke klemmen die Dreiaxser manchmal etwas.

Während des Baus der Anlage habe ich mir Geschichten ausgedacht, wie und warum die Abschnitte in Wirklichkeit so sein könnten, wie sie dargestellt sind. Es gibt für jedes Gebäude, den Wanderweg und natürlich für die Fahrzeuge jeweils eine eigene Anekdote. Diese können auf der Homepage www.lerchentaler-waldbahn.at nachgelesen werden. Dieses Jahr wurde die Lerchentaler Waldbahn bei regem Publikums-Interesse auf der Intermodellbau in Dortmund gezeigt. Im Oktober kann man uns auf der Modellbaumesse Wien und 2025 in Stetten bei den Modellbahntagen sehen. Weitere Termine werden auf der Website bekannt gegeben. Vielleicht sehen wir uns? Ich und die Lerchentaler, wir würden uns freuen! *Manfred Scholz*



Die Waldbahn schraubt sich die Klamm entlang am Kauderbach hinauf, der mittels zweier Brücken überquert wird. Bei Regen schwillt er schnell auf das doppelte Volumen an!



Je nach Auftrag wird Stammholz auch zugeschnitten. Die gelbe Ns4 und die blaue V10c wechseln sich im Strecken- und Rangierdienst ab.



Was tun, wenn das Nebenbahn-Bw für die „Hochrädigen“ zu klein ist? Der Modellbau-Arbeitsplatz wird geopfert und damit ein Traum ermöglicht.

Ergänzungs-Bw

Die Gedanken und Pläne, ein Bahnbetriebswerk für Dampf-Schnellzugloks mit Drehscheibe und Ringlokschuppen zu bauen, beschäftigten mich seit vielen Jahren. Das sehr kleine Nebenbahn-Bw meiner in den 80er-Jahren entstandenen H0-Anlage bietet für Schleptendermaschinen nicht genügend Platz. Aber mit jedem neu erworbenen Modell der edlen Renner

wuchs der Wunsch, diese in einer passenden Umgebung zu präsentieren. Leider fehlt mir eine zweigleisige Parodiestrecke ebenso wie ein Fernbahnhof, um die Loks vor passenden Wagengarnituren einzusetzen. Nun ist der Schattenbahnhof ein notwendiger Kompromiss, um die aus dem Bw ausrückenden Maschinen Richtung fiktivem Hauptbahnhof abzustellen und sie von dort wieder einrücken zu lassen.

Der Baubeginn meines platzbedingt letzten Anlagenteils fiel in die Corona-Zeit, in der Freizeit für Modellbau plötzlich mehr als geplant zur Verfügung stand. Ein sehr erfreulicher Impuls zur Intensivierung meiner Basteltätigkeit war dabei das Corona-Gewinnspiel des MEB im Jahr 2020, bei dem ich als einer der Gewinner mit Freude den beleuchteten Hochbunker von Märklin in Empfang nehmen konnte.

Zu nächtlicher Stunde präsentieren sich Altbauloks der Baureihen 03, 39 und 01 mit ihren Reko-Schwestern im Ringlokschuppen des Bw „Hohenfels“.



Liliputs 62 mit zu öffnender Rauchkammer steht an der Löschegrube, die mittig in der zweigleisig ausgeführten Ausschlackanlage (Bochmann und Kochendörfer) platziert ist.

Der letzte Anlagenteil ist nun also das Dampfloks-Bahnbetriebswerk „Hohenfels“. Dieser Name ist eine Erinnerung an den Bahnhof meiner ersten Piko-Anlage.

Die Basis bildet ein stabiler Holzrahmen, der die zehn Millimeter dicke Sperrholzplatte mit den Maßen 0,8 mal 2,25 Meter trägt. In Anbetracht vieler älterer Modelle wurde Standard-Neusilbergleis der ehemaligen Firma Pilz verwendet. Als Weichenantriebe dienen erneut Klappanker-Relais. Sie versorgen außerdem die Weichenherzstücke und ermöglichen eine weichenlageabhängige Steuerung der Rangierhaltsignale. Auf der gesamten Anlage (H0/H0e) herrscht analoger Fahrtrieb. Einige Modelle haben leider schlechte Langsamfahreigenschaften. Sie können deshalb über einen zweiten Fahrregler mit Halbwelle angesteuert werden. Das Bw besitzt ein eigenes Fahrpult, welches ne-



Ein Blickfang ist der Hochbunker der Bekohlungsanlage. Die soeben angekommene 35 1081 wird dort auf Gleis 3 bekohlt, während 17 1103 vorn auf die Ausfahrt wartet.



An der großen Drehscheibe treffen sich (fast) alle Gleise: Links liegen die zwei Ausfahrtgleise mit Besandungsanlage, daneben die beiden Grubengleise, es folgen das Kohle- und Schlackewagengleis, ein Stumpfgleis zur Bekohlung und das Umfahrgleis mit Abzweig zum Bereich der Lokwerkstatt. Rechts sind zwei Außenstände sowie die Diesel- und Ölbetankung angeordnet.



Reichlich Platz für all die Dampflok-Schönheiten der Sammlung: Rechts neben dem sechsständigen Rundhaus sind zwei weitere Stände angeordnet, einer davon ist mit dem obligatorischen Rohrblaserüst versehen (im Bild nur angeschnitten und kaum zu erkennen).

ben den Reglern über die Schalter für Weichen, abschaltbare Gleisabschnitte, Signale sowie für die Beleuchtung und die Drehscheibe verfügt. Die Übergabefahrten vom und zum Schattenbahnhof werden jedoch von der Nebenbahnanlage aus gesteuert. Auf beiden Pulten befindet sich ein roter „Notaus“-Schalter, der im Bedarfsfall die gesamte Stromversorgung unterbricht. Einzelne Beleuchtungskreise wie Rundschuppen, Untersuchungsgruben und Signalbeleuchtung sind mit Sicherungen versehen.

Außer der Drehscheibe von Fleischmann und dem Hochbunker wurden alle übrigen Bauten aus Bausätzen der Firmen Auhagen, Bochmann & Kochendörfer, Falter, Kibri und Vollmer gefertigt. Mastleuchten und Rangierhaltsignale stammen von Viessmann. Die Materialien zur naturgetreuen Detaillierung stammen von Auhagen, Heki, Kotel, Preiser, Weinert, Viessmann und Völkner.

Die Drehscheibe wird im Zweileiter-System betrieben und erhielt daher für die Stromversorgung der Drehbrücke einen Polwendeschalter. An den Enden der Gleisstümpfe wurden zusätzlich sogenannte



62015 ist frisch bekohlt. Wasser fassen, Entschlacken und Lösche-Ziehen können nun gleichzeitig erfolgen. Hinten an der kleinen Bekohlung steht 987062, der „Hofhund“.

Knaggen angebracht, die bei niedriger Geschwindigkeit vor Entgleisung schützen.

Im Rundschuppen wurde jeder Stand mit Deckenleuchten versehen. Die Stände 4 und 5 erhielten, wie auch die Lokwerk-

statt und das Gleis 1, eine beleuchtete Untersuchungsgrube. Die Tore werden von einem an der Rückwand jedes Standes endenden Stelldraht manuell geöffnet und geschlossen.



Nächtliche Impressionen: In der Untersuchungsgrube und in den Gebäuden im Hintergrund spenden Glühlämpchen mildes Licht, am Hochbunker imitieren kaltweiße LED den Schein von Hochdruck-Quecksilberdampflampen.



Vom kleinen Stellwerk im Vordergrund sind das Bw und die Lokwerkstatt gut einsehbar. Links ist der kleine H0e-Bahnhof mit Ausweich- und Anschlussgleis zu erkennen.

Ein weiterer Blickfang ist der Hochbunker mit Kohlekran und Schlackegruben. Der Bunker wurde mit echter Steinkohle gefüllt, wobei die Füllhöhe der vier Trichter variiert. Eine lohnende Bastelei war die Nachrüstung des Kohlekranes mit Außen-

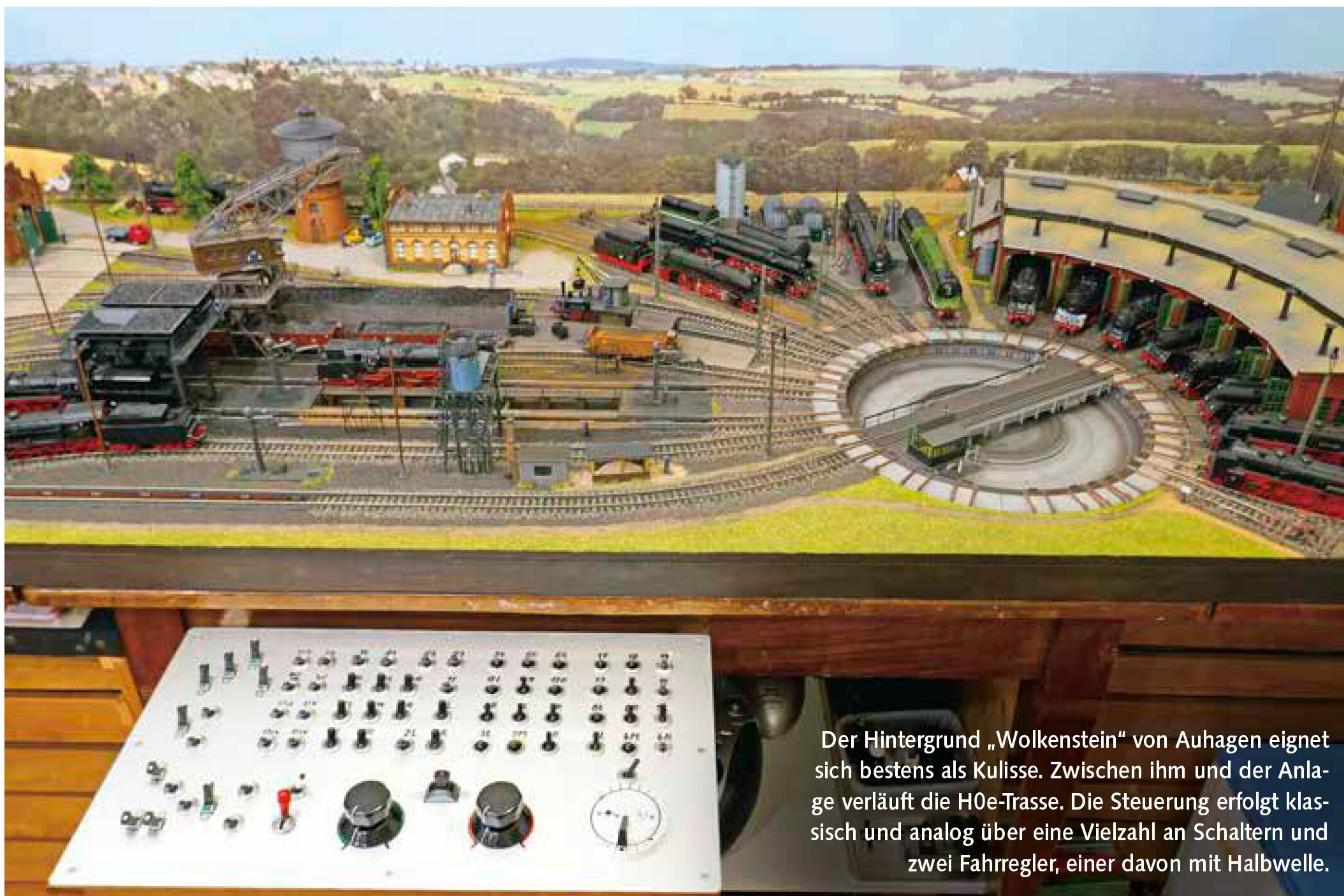
beleuchtung. Über seine Laufschiene und gefederte Schleifer an den Laufrädern erfolgt die Stromversorgung der drei Außenleuchten. Ihre hauchdünnen Drähte ließen sich mit etwas Geduld fast unsichtbar im Strebewerk des Krans verlegen.

Gleich neben dem Kohlebansen endet das Stumpfgleis mit der zweiten Bekohlungsanlage. Sie ist für Tenderloks gedacht, aber auch ein Notbehelf bei Ausfall der Großbekohlungsanlage.

An den Enden der Schlackegruben dienen Gelenkwasserkräne dem raschen Wasserfassen. Im Gegensatz zur mittig angelegten zusätzlichen Löschrube glänzt die glatte Oberfläche des Schlackesumpfs und imitiert damit die Wasseroberfläche.

Aber nicht nur an das aufwendige Restaurieren der kohlegefeuerten Dampflok ist gedacht. Links neben dem Rundhaus befindet sich die dreigleisige Tankstelle für Bunkeröl und Dieselmotorkraftstoff. Hinter dem Wasserturm und dem Gebäude der Lokleitung versteckt sich ein langes Abstellgleis, von den Eisenbahnern auch „Rand“ genannt. Dort rostet eine Kondens-52 vor sich hin. Reger Betrieb herrscht dagegen an der Lokwerkstatt. Am Ladegleis sind in Seckisten verpackte Großteile angekommen. Bei 91 338 wird der Wechsel der Vorlaufachse vorbereitet.

Getreu dem Motto „immer an der Wand entlang“ umschließt zusätzlich noch meine H0e-Strecke das Bw-Gelände von drei Seiten. *Peter Hauswald*



Der Hintergrund „Wolkenstein“ von Auhagen eignet sich bestens als Kulisse. Zwischen ihm und der Anlage verläuft die H0e-Trasse. Die Steuerung erfolgt klassisch und analog über eine Vielzahl an Schaltern und zwei Fahrregler, einer davon mit Halbwelle.



© Marcus Henschel

Der *ModellEisenBahner* – das Spiegelbild der Geschichte

Nur € 5,90 **Nr. 6** Juni 2024 **Nur € 5,90** **Nr. 7** Juli 2024 **Nur € 5,90** **Nr. 8** August 2024 73. Jahrgang

Deutschland 5,90 €
Österreich 6,70 €
Schweiz 9,80 CHF
B/Lux 7,20 €

Deutschland 5,90 €
Österreich 6,70 €
Schweiz 9,80 CHF
B/Lux 7,20 €

Deutschland 5,90 €
Österreich 6,70 €
Schweiz 9,80 CHF
B/Lux 7,20 €
NL 7,20 €
Dänemark 65,90 DKK

Anlagenräume
• Oschatz in den 1970er-Jahren
• Stimmungsvolles Spur-1-Diorama

Werkstatt
• Berge aus Styrodur

Längster Bahnsteig Deutschlands
Warum der Bahn-Knoten Gößnitz so bedeutend war

Top-Neuheiten im Test
Pikos
• Cap
• 132
• ETI
• FS
Vectron Dual-Mode von Piko
Klv53 von Rivarossi • CC14000 von Arnold

Happy Birthday 111
Baureihe 111: Nach 50 Jahren auf dem Weg zur Legende

Wieso sie der erste Schritt zum modernen Lokomotivbau war

3 für
nur
€ 8,85

statt € 17,70

- ✓ Sie sparen die Hälfte!
- ✓ Sie erhalten die Hefte bequem nach Hause
- ✓ Sie können den Bezug jederzeit kündigen

3 Gründe, warum Sie *ModellEisenBahner* lesen sollten

- ✓ Den Blick allzeit aufs Aktuelle gerichtet macht den *ModellEisenBahner* ebenso universell wie einzigartig für Freunde des großen Vorbilds.
- ✓ Ein besonderes Augenmerk richtet der *ModellEisenBahner* auf die Eisenbahngeschichte in Ost und West
- ✓ Nachvollziehbare Werkstätten sowie ausführliche Anlagenportraits bieten beim Bau der eigenen (Schienen-) Traumwelt nützliche Tipps und Hilfe.

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *ModellEisenBahner* ab dem vierten Heft bis auf Widerruf für € 5,90 pro Heft monatlich frei Haus*.

Hier geht's
direkt zum Abo



* nur im Inland

Jetzt online bestellen unter
www.modelleisenbahner.de/miniabo

BDEF-Anlagenschau auf der „hobby-messe“ Leipzig 2024

Von regional bis international

International und regional, diese beiden sich eigentlich widersprechenden Prämissen wurden bei der Auswahl der zwölf Modellbahnanlagen für die diesjährige Anlagenschau des BDEF als Partner der „hobby-messe“ Leipzig gelungen miteinander vereint. Daneben galt es auch diesmal wieder, möglichst die ganze Bandbreite an Nenngrößen zu präsentieren. Mit Anlagen aus Ungarn, Italien, Polen, den Niederlanden und Dänemark sind Länder aus allen Himmelsrichtungen rund um Leipzig mit „Botschafter-Modellbahnanlagen“ vertreten.

Während die „Stolberger Spitzkehre“ des niederländischen Modelspoorwegclub Spijkspoor in Spur 0 dem ein oder anderen bereits ein Begriff sein dürfte, feiert die Vereinsmodulanlage des Vasutmodellezo aus der ungarischen Stadt Szombathely in Leipzig ihre Deutschlandpremiere. Die 1998 begonnene Anlage ist inzwischen auf einhundert Meter Länge angewachsen und zeigt neben Fantasieabschnitten auch vorbildgerecht umgesetzte Motive wie beispielsweise den Nebenbahnbahnhof Köszeg (Güns) im Vorbildzustand der 1980er-Jahre. Inzwischen wurde dieser Bahnhof zurückgebaut und ist damit Geschichte, die im Modell weiterlebt. Die beiden Bahnbetriebswerke nach deutschem Vorbild sind ein weiteres Highlight dieser Anlage: Ein Bw aus der Epoche III mit Drehscheibe und beeindruckendem Ringlokschuppen, und ein modernes mit E-Lok-Halle und Schiebebühne.

„La dolce vita“ erleben die Besucher entlang der toskanischen Küstenstrecke mit den Orten Follonica, San Vincenzo und



FOTO: MODELBAHN AG DES TWG

Mit Begeisterung präsentieren die Schüler des Gymnasiums in Stutensee ihre mit vielen Details und Aktionen versehene Anlage.



FOTO: HELMOLD BUSCHMANN

Eine der regionalen Anlagen in Leipzig: Vielfältige Betriebsmöglichkeiten bietet die wunderschön gestaltete H0-Schmalspuranlage der „Museumsbahner“ aus Freiberg/Sachsen.

International wird es dagegen mit dem detailgetreu nachgebildeten Bahnhof von Köszeg (Güns) in Ungarn. Er ist nur noch im Modell zu bewundern, denn das Original wurde bereits abgerissen.



FOTO: VASUTMODELLEZO

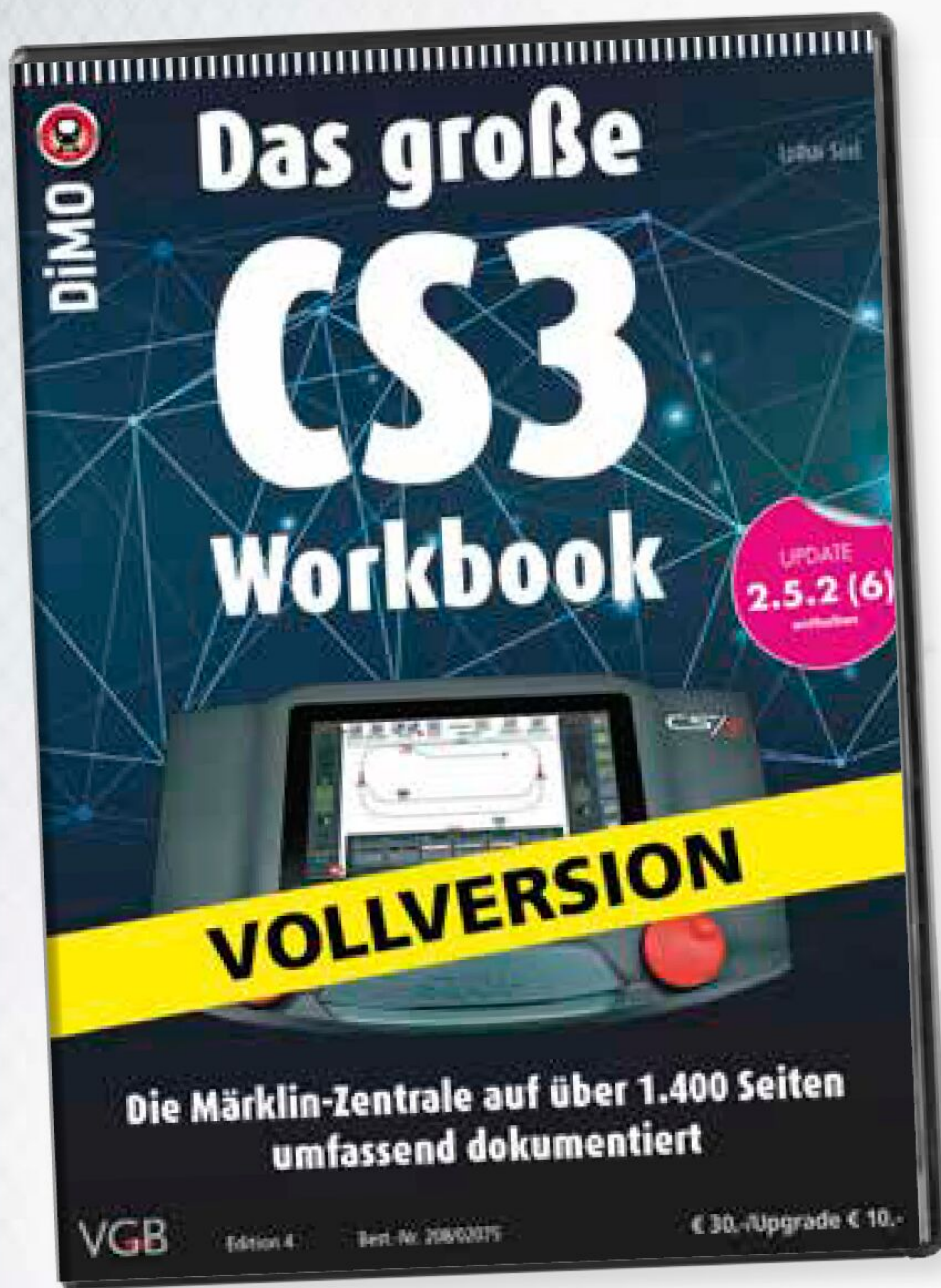
Campiglia Marittima, direkt gegenüber der Insel Elba gelegen. Die Erbauer aus der VBF Group – Ferrara Venturina schaffen mit Eigenbauten der regionaltypischen Häuser sowie der mediterranen Landschaft ein Urlaubsflair zum träumen.

Typische DDR-Großstadtatmosphäre der 1970er-Jahre kommt aus Dänemark: Der Dansk TT Klub vereint in einem zentralen Hauptbahnhof mehrere Haupt- und S-Bahnen unter einem beeindruckenden Hallendach. Zu solch einem Arrangement gehören auch ein vollständiges Betriebswerk sowie eine Plattenbau-Kulisse. Bis in die Vorstadt führt eine Straßenbahnlinie, eine TTe-Schmalspurbahn mit Rollwagenbetrieb bedient verschiedene Güterkunden, wie zum Beispiel eine Papierfabrik.

Der AK Modelleisenbahn aus Dessau nimmt die Besucher auf seiner H0-Segmentanlage der „Dessau-Wörlitzer Eisenbahn“ mit auf eine Zeitreise in die 60er- und 70er-Jahre. Die vielen Ernte- und Feldbearbeitungsszenen in der ländlichen Umgebung wurden detailreich umgesetzt und lassen den Charme dieser längst vergangenen Epoche aufleben. Deutlich größer und noch weiter in der Vergangenheit präsentiert sich der „Löbnitzdackel“ in der Baugröße IIe, denn der MEC Löbnitzgrund e.V. hat Teile der Schmalspurstrecke Radeburg – Moritzburg – Radebeul Ost zur Länderbahnzeit authentisch nachgestaltet.

Der schmalen Spur treu bleibend, jedoch im Maßstab 1:87, zeigen die „Museumsbahner Freiberg“ um Helmold Buschmann ihre sehr detaillierte Anlage mit zwei Kopfbahnhöfen und einem Kreuzungsbahnhof. Besonderes Augenmerk wird von ihnen auf eine vorbildgerecht funktionierende Umladung zwischen der Normal- und der Schmalspurbahn, sowie von der Bahn auf die Straße gelegt.

Passend zum Weltkindertag am 20. September, dem ersten Messttag, präsentieren die Schüler des Thomas-Mann-Gymnasiums Stutensee stolz ihr Schulprojekt, eine kreative und mit vielen technischen Feinheiten versehene Anlage. Entstanden aus dem Schulwettbewerb „Modellbau und Schule“ ist die AG an ihrer Schule fest etabliert. Sie ist inzwischen auch gut mit dem europäischen Schulprojekt „Modelleisenbahn ohne Grenzen“ vernetzt, in dessen Rahmen länderübergreifende Schüleraustausche stattfinden, bei denen immer auch die Modellbahn mitkommt, so dass internationale Modulanlagen zusammengebaut werden können. Neben den zahlreichen Kompetenzen beim Modellbahnbau in der Gruppe vermittelt der interkulturelle Austausch vielfältige Fähigkeiten und eröffnet einen ganz besonders tiefen Einblick in das Leben anderer Länder, was wiederum das Verständnis und das Miteinander fördert. *Markus Peschel*



DIE KOMPLETT-DOKU AUF ÜBER 1400 SEITEN!

ALLES ÜBER DIE MÄRKLIN CS3

**ONLINE-DOKU
FÜR DIE CS3**

In seinem großen CS3-Workbook fasst Lothar Seel nicht nur das verstreute Fachwissen zur CS3 und zum Märklin-Digitalsystem zusammen. Das Workbook soll vor allem als Nachschlagewerk und Ratgeber dienen. Anhand einer C-Gleis-Anlage wird Schritt für Schritt erklärt, wie Züge digital fahren und elektronisches Zubehör bedient wird – mit starkem Praxisbezug, da der Autor das Workbook parallel zum Bau seiner Anlage auch für sich selbst als Dokumentation erstellte. Ganz nebenbei enthält das Kompendium eine vollständige Märklin-digital-Produkttour mit Stand vom März 2024 mit der aktuellen CS3-Version: 2.5.2. (6) – inklusive Übersichten und Tabellen zu alle digitalen Informationen und Adresseinstellungen. Ein umfangreiches Stichwortverzeichnis führt bei auftretenden Fragen direkt zur Problemlösung. Diese Auflage beinhaltet somit die jüngsten Aufwertungen, wie die Modellzeit, MobileWebApp oder den komplett neu strukturierten Webbrowser, sowie umfangreiche Ausführungen zur Erweiterten Ereignissteuerung.

Dokumentation mit über 1400 Seiten – 4. vollständig überarbeitete Auflage

Vollversion » Best.-Nr. 591802 • € 29,99

Upgrade für bestehende CS3-WorkBook-Kunden » Best.-Nr. 591802-e • € 9,99



EXKLUSIV IM BAHN KIOSK

Jetzt neu: Unsere App Bahnkiosk bietet neben der App-basierte (für iOS-Apple) auch eine web-basierte Variante an.

VGB | **GeraMond**
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



*Wir suchen
Sie*

PIKO 75
JAHRE

Die Marke PIKO steht weltweit für qualitativ hochwertige Modellbahnen. Mit Engagement und Dynamik gestalten PIKO Mitarbeiter erfolgreich die Zukunft. Wollen auch Sie Teil der PIKO Erfolgsgeschichte werden? Dann wartet auf Sie zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine spannende Herausforderung als:

Teamleiter der Reparaturabteilung (m/w/d) in Vollzeit

Ihre Qualifikation

- Abgeschlossene handwerkliche, technische oder kaufmännische Berufsausbildung, handwerkliches Geschick
- Idealerweise Kenntnisse im Bereich Feinmechanik/Löttechnik und ein solides technisches Grundverständnis
- Interesse und Bereitschaft sich in spezifische technische Zusammenhänge, Dokumentationen bzw. Programmiersystemen einzuarbeiten
- Sicherer Umgang mit den gängigen MS-Office Produkten und Spaß an der Wissensvermittlung und der Unterstützung Ihrer Mitarbeiter

Benefits

- Vielseitige und abwechslungsreiche Tätigkeit in einem innovativen Umfeld
- Ein Unternehmen auf Expansionskurs (national + international) mit angemessener gehaltlicher Ausstattung
- Gutes Betriebsklima mit flacher Hierarchie und kurzen Entscheidungswegen
- Flexible Arbeitszeitmodelle, Firmenevents, Mitarbeiterrabatte, Einkaufsgutscheine und JobRad

Besuchen Sie unsere Homepage, um dort noch mehr über uns und Ihre Aufgaben in der ausführlichen Stellenbeschreibung zu erfahren.

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung. Für eine erste Kontaktaufnahme steht Ihnen unsere Personalleiterin Frau Ute Kirsche, Tel.: 03675/89727067, E-Mail: u.kirsche@piko.de gerne zur Verfügung.

PIKO Spielwaren GmbH, Lutherstraße 30, 96515 Sonneberg, E-mail: hotline@piko.de, www.piko.de

Aktuelles zu den Terminen

Bitte erkundigen Sie sich vor Aufbruch zu einer Veranstaltung, ob diese auch stattfinden kann. Auch deshalb achten wir bei allen Terminen immer darauf, dass möglichst eine Telefonnummer angegeben ist. Und: Alle Vereine freuen sich über Ihre Unterstützung, sei es durch eine Spende oder Mitgliedschaft!

Vorbild

Dampflok jeden Tag im Einsatz

- Harzer Schmalspurbahnen, Tel. 03943 5580, www.hsb-wr.de
- Lößnitzgrundbahn (Radebeul Ost – Radeburg), Tel. 035207 89290, www.loessnitzgrundbahn.de
- Fichtelbergbahn (Cranzahl – Oberwiesenthal), Tel. 03733 1510, www.fichtelbergbahn.de
- Weißeritztalbahn (Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf), Tel. 035207 89290, www.weisseritztalbahn.com
- Zittauer Schmalspurbahnen, Tel. 03583 540540, www.zittauer-schmalspurbahn.de
- Mecklenburgische Bäderbahn Molli (Bad Doberan – Kühlungsborn), Tel. 038293 431331, www.molli-bahn.de
- Rasender Roland (Lauterbach Mole – Göhren), Tel. 037343 80800, www.ruegensche-baederbahn.de

Bis 1.9.

- Betriebstage der Museumsbahnen Schönberger Strand jeden Sonntag, Mittwoch und Samstag, Tel. 0431 5458241, www.vvm-museumsbahn.de

Bis 8.9.

- Der „Rote Flitzer“ pendelt jeden Sonntag zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und dem alten Bahnhof „Stadt/Kloster“ von Maulbronn, Tel. 07254 131836, www.roter-flitzer.de
- Dampfzüge jeden Sonntag auf der Gurktalbahn in Österreich, Tel. 0043 0664 1707136, www.gurktalbahn.at

Bis 15.9.

- Dampfzüge im Hochschwarzwald zwischen Titisee und Seebriegg jeden Samstag und Sonntag außer 14.9., www.3seenbahn.de

Bis 29.9.

- Fahrbetrieb jeden Sonn- und Feiertag auf der Selfkantbahn, Tel. 02454 6699, www.selfkantbahn.de
- Der Schluff fährt jeden Sonntag, Tel. 02151 982364, www.schluff-krefeld.de
- Dampfzugfahrten auf der Dampfstraßenbahn Hoorn – Medemblik (NL) jeden Dienstag bis Sonntag, bis 25.8. sowie an ausgewählten Tagen auch Montag, Tel. 0031 229 255255, www.stoomtram.nl

Bis 3.10.

- Triebwagenfahrten jeden Sonn- und Feiertag auf der Bleckeder Kleinbahn, Tel. 04131 2296461, www.heide-express.de

Bis 8.9.

- Fahrbetrieb jeden Sonn- und Feiertag bei der Stumpfwaldbahn Ramsen, Tel. 0160 96442288, www.stumpfwaldbahn.de

Bis 5.10.

- Die Mansfelder Bergwerksbahn fährt jeden Samstag, Tel. 034772 27640, www.bergwerksbahn.de

Bis 6.10.

- Die Buckower Kleinbahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag mit historischen Elektrotriebwagen, Tel. 0334 3357578, www.buckower-kleinbahn.de
- Die Schmalspurbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 04252 930021, www.museumseisenbahn.de

Bis 13.10.

- Museumsfahrten jeden Sonntag von Kappeln nach Süderbrarup, Tel. 04642 9251653, www.angelner-dampfisenbahn.de
- Das Öchsle fährt jeden Sonntag und jeden ersten Samstag, bis 5.9. auch Donnerstag, Tel. 07352 922026, www.oechsle-bahn.de

Bis 20.10.

- Fahrbetrieb jeden Sonntag auf der Küstenbahn Ostfriesland zwischen Norden und Dornum, Tel. 04931 169030, www.mkoev.de
- Das Rhönzügele fährt jeden Sonntag nach Mellrichstadt, außer 15.9., 29.9., 13.10., Tel. 09778 91230, www.freilandmuseum-fladungen.de

Bis 27.10.

- Die Dampfkleinbahn Bad Orb fährt jeden Sonn- und Feiertag, außer 3.10., Tel. 06661 1840, www.dampfkleinbahn-bad-orb.de
- Fahrten zwischen Endorf und Obing jeden Sonn- und Feiertag, Tel. 0151 67794888, www.chiemgauer-lokalbahn.com
- Fahrbetrieb zwischen Ebermannstadt und Behringersmühle jeden Sonn- und Feiertag, Tel. 09194 725175, www.dampf-bahn.net
- Die Sauschwänze-Bahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, bis 22.9. auch Donnerstag und Freitag, Tel. 07702 51300, www.sauschwaenzlebahn.de
- Besichtigungen im historischen Bahnwasserkraftwerk Kammerl jeden 2. und 4. Sonntag, www.historisches-bahnwasserkraftwerk-kammerl.de
- Dampfzugfahrten jeden Sonntag

zwischen Kandern und Haltingen, Tel. 07626 8990, www.kandertalbahn.com

- Die Meuselwitzer Kohlebahn fährt jeden Sonntag, 31.8. und 28.9. auch Samstag, Tel. 03448 752550, www.kohlebahnen.de

Bis 31.10.

- Fahrbetrieb auf „De Lütt Kaffeebrenner“ jeden Donnerstag und Freitag, bis 30.9. auch Montag bis Mittwoch, Tel. 038825 37165, www.stiftung-deutsche-kleinbahnen.de

Bis 3.11.

- Dampfzugfahrten auf der Preßnitztalbahn jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 037343 808037, www.pressnitztalbahn.de

Fr 23.8. bis So 25.8.

- 31. Heizhausfest in Chemnitz-Hilbersdorf, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de
- 150 Jahre Pfefferminzbahn Straußfurt – Großheringen: Bahnhofsfest in Sömmerda mit Dampfzug (01 0509) von Sonneberg, Tel. 0176 53050468, www.pfefferminzbahn-verein.de

Sa/So 24./25.8.

- Bahnhofsfest in Lohsdorf mit IV K 145, Tel. 035022 40440, www.schwarzbachbahn.de

Sa 24.8., 21.9.

- Museumstag im Eisenbahnmuseum Dresden, Tel. 0171 2601802, www.igbwddresden-altstadt.de

So 25.8.

- Pendelfahrten mit 78 468 und TWE-VT 03 von Ibbenbüren-Aasee nach Dörenthe-Kanalhafen, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de

So 25.8., 1.9.

- Tunnelfahrten mit 52 7596 auf der Schwarzwaldbahn, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

So 25.8., 1.9., 22.9.

- Die Wanderbahn fährt zwischen Viechtach und Gotteszell, Tel. 0170 2425013, www.wanderbahn.de

So 25.8., 1.9., 22.9., Sa 14.9.

- Die Ruhrtalbahn fährt mit Dampf oder Diesel, Tel. 0234 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de

So 25.8., Sa/So 7./8.9.

- Fahrtage auf der Museumsbahn Schönheide Tel. 037755 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de

So 25.8., 15.9.

- Dampffahrten auf der Wiehltalbahn, Tel. 02261 77597, www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de

- Dampfzug im Heizhaus Strasshof (AT), Tel. 0043 2287 3027, www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

So 25.8., 29.9.

- Fahrten von Karlsruhe nach Bad Herrenalb, Tel. 07243 7159686, www.albtal-dampfzug.de

Sa 31.8.

- Fahrten auf der Enztalbahn von Pforzheim nach Bad Wildbad, Tel. 07243 7159686, www.enztal-dampfzug.de

Sa/So 31.8./1.9.

- Modellbahntag auf der Sauerländer Kleinbahn, Tel. 0700 553462246, www.sauerlaender-kleinbahn.de
- Feldbahnfest beim 500 mm-Feldbahnprojekt im FEZ, 12 – 18 Uhr, www.feldbahn-berlin.de

So 1.9.

- Familienfahrt bei der Landeseisenbahn Lippe, Tel. 05262 409904, www.landeseisenbahn-lippe.de
- Fahrten auf der Murgtalbahn von Karlsruhe nach Baiersbronn, Tel. 07243 7159686, www.murgtal-dampfzug.de
- 40 Jahre Eisenbahnfreunde Warstein mit Modellbahnausstellung und Sonderfahrten (V200 und V100), www.eisenbahnfreunde-warstein.hpage.com

So 1.9., 8.9., 15.9., 22.9., 29.9.

- Dampfbetrieb Neustadt (Weinstraße) – Elmstein, Tel. 06321 30390, www.kuckucksbaehnel.de

So 1.9., 15.9.

- Betriebstage bei der Härtsfeld-Museumsbahn, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de

So 1.9., 15.9., 29.9.

- Die Hespertalbahn fährt mit Dampf oder Diesel, Tel. 0201 80091330, www.hespertalbahn.de

So 1.9., 22.9.

- Museumsverkehr zwischen Ottweiler (Saar) und Schwarzerden, Tel. 0171 5620072, www.ostertalbahn.de
- Museumsfahrten Harpstedt – Delmenhorst, Tel. 04244 2380, www.jan-harpstedt.de

Sa 7.9.

- Mit V 160 002 und 012 104 von Neumünster in das Harzvorland nach Hannover, Braunschweig und Goslar, Tel. 04508 7774581, www.helev.de
- Mit TWE-VT 03 von Lengerich zum Stahlwerk Georgsmarienhütte mit Besichtigung, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de
- Dampfsonderfahrt von Halberstadt zum Winzerfest in Freyburg, Tel. 03925 383800, www.lokschuppen-stassfurt.de

- Oberfranken-Express: Sonderzug von Nördlingen nach Bamberg oder Neuenmarkt-Wirsberg mit Pendelfahrt über die Schiefe Ebene und Besuch des Deutschen Dampflokotiv Museum, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
- Schienenbus-Sonderfahrt zur Heidelberger Schlossbeleuchtung, Tel. 07254 131836, www.rotter-flitzer.de
- Historik-Train „D 7924“ von Potsdam über Zittau und Liberec nach Prag, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de
- Im historischen Sonderzug vom Zechenbahnhof Piesberg zur „Lingener Bierkultur“, Tel. 0541 1208808, www.osnabruecker-dampflokfreunde.de
- Mit dem Bundesbahn-D-Zug von Mönchengladbach nach Hamburg, Tel. 0160 6865240, www.eng-ev.de

Sa/So 7./8.9.

- Bahnhofsfest am Bahnhof Mügeln, Tel. 034362 37541, www.doellnitzbahn.de
- Dampffahrten beim Pollo zwischen Mesendorf und Lindenberg, Tel. 033982 60128, www.pollo.de
- Herbstfest im Eisenbahnmuseum Gramzow (Uckermark), Tel. 039861 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de
- Museumsfahrten zwischen Bergedorf und Geesthacht, Tel. 04152 77809, www.geesthachter-eisenbahn.de
- Dampf-Betriebstage auf der Brohltalbahn, Tel. 02636 80303, www.vulkan-express.de
- Tage der offenen Tür im Feldbahnmuseum Riedlhütte, Tel. 08138 1229, www.feldbahn-riedlhuette.de

So 8.9.

- Dampfzug zwischen Amstetten und Gerstetten, Tel. 0151 28855000, www.uef-lokalbahn.de
- Fahrten in Minden mit der Dampflok T 93 „Kattowitz 7348“, Tel. 0571 24100, www.museumseisenbahn-minden.de
- Feldbahnmuseum Lengerich geöffnet, Tel. 05481 6330, www.eisenbahnfreunde-lengerich.de
- Der Kleinbahnexpress fährt von Verden nach Stemmen, Tel. 04238 622, www.kleinbahnexpress.de
- Fahrttag im Feld- und Kleinbahnmuseum Deinste, Tel. 0171 3607104, www.kleinbahn-deinste.de
- Pendelfahrten vom Bahnhof Wesel zum Oldimertreffen am Alten Wasserwerk, www.hsw-wesel.de
- Dampfzugfahrten zwischen Kassel und Naumburg, Tel. 0561 81029484, www.hessencourier.de
- Mit dem Dampfzug über die Schwäbische Alb, Tel. 0800 4447673, www.alb-bahn.com
- Der „Feurige Elias“ fährt zwischen Korntal und Weissach, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de
- Tag der offenen Tore im Bahnbetriebs-

- werk Luckau, Tel. 03544 12995, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de
- Tag des offenen Denkmals im Berliner Bahnbetriebswerk Schöneeweide, Tel. 030 67897340, www.berlin-macht-dampf.com
- Museumsbahnfest Rielasingen und Fahrten mit 52 7596 von Singen nach Etzwilen, Tel. 0041 52743 1490, www.etzwilen-singen.ch

So 8.9., 29.9.

- Fahrtage bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth, Tel. 05241 68466, www.dkbm.de

Do 12.9. bis So 15.9.

- Mehrtagesfahrt mit 41 018 von München nach Prag und zum Dampflokfest nach Benešov, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

Sa 14.9.

- Mit V 100 1019 von Karlsruhe zu „Rhein in Flammen“ nach Oberwesel, Tel. 07331 7979, www.uef-dampf.de
- Mit 194 158 von Hamm nach Cochem an der Mosel, Tel. 02381 540048, www.museumseisenbahn-hamm.de
- Historischer Sonderzug von Hanau zu „Rhein in Flammen“ in Oberwesel, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de
- Mit 35 1097 aus Westsachsen entlang des Erzgebirges und durch die Oberlausitz nach Liberec (Reichenberg), www.igbwddresdenaltstadt.de, www.maertens-reisen.com, Tel. 0351 56393930

Sa/So 14./15.9.

- Fahrten mit 52 8141 zwischen Rumburk und Löbau zum 30. Stadtfest und 170. Geburtstag des Löbauer Turms, Tel. 03585 219600, www.osef.de
- Mit E 10 228 von Göppingen zu „Rhein in Flammen“ in Oberwesel, Tel. 07951 9679997, www.dbkev.de
- Öffentliche Fahrtage der Zwickauer Kohlebahn, Tel. 0375 60689820, www.brueckenbergbahn.de

So 15.9.

- Beschleunigter Personenzug mit 03 2155 von Berlin nach Lübbenau im Spreewald, Tel. 033397 72656, www.berliner-eisenbahnfreunde.de

Sa 21.9.

- Tag der Schiene im Lokschnuppen Wismar, Tel. 0171 1765137, www.lokschnuppen-wismar.de
- Stadtrundfahrten rund um Nürnberg, Tel. 09127 90 22 28, www.fraenkische-museumseisenbahn.de

Sa/So 21./22.9.

- Einheitsloktage des Vereins „Baureihe E 10“ mit E 10, E 40, E 41 und E 50 im DB-Museum Koblenz-Lützel, www.einheitsloktage.de

- Dampfzüge mit 52 7596 zwischen Triberg und St. Georgen, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de
- Tag der Schiene auf der erzgebirgischen Aussichtsbahn und im Eisenbahnmuseum Schwarzenberg: 50 3616 fährt von Annaberg-Buchholz nach Schwarzenberg, www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de
- Dampflokfest im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, Tel. 06151 376401, www.bahnwelt.de
- Seenland-Express von Nördlingen nach Gunzenhausen, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
- Sonder- und Probefahrten anlässlich des Stadtfests Trops und des Trossinger Kilbemarkts, Tel. 07425 940236, www.trossinger-eisenbahn.de
- Tag der offenen Tür im Bw Landshut des Localbahnvereins, Sonderfahrten mit E 69 05 und dem Esslinger Triebwagen VT 07 der Wanderbahn, Tel. 089 4481288, www.blv-online.eu
- 19. Eisenbahnfest im Berliner Bahnbetriebswerk Schöneeweide, Tel. 030 67897340, www.berlin-macht-dampf.com
- Fahrten mit Dampf zwischen Oschatz und Mügeln, Tel. 034362 37541, www.doellnitzbahn.de

So 22.9.

- Dampfzugrundfahrt zwischen Stuttgart, Esslingen und Waiblingen, Tel. 07182 80080, www.schwaebische-waldbahn.de

Sa 28.9.

- Sonderfahrt von Erfurt und Weimar nach Prag, Tel. 0177 338541, www.eisenbahnmuseum-weimar.de
- Sonderzug mit 77 250 und 112 483 von Luckau zum Weinfest Meißen, Tel. 03544 12995, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de
- Erzgebirgsrunde mit Baureihe 86 und 112 565 von Zwickau über Chemnitz, Annaberg-Buchholz, Komotau, Karlsbad nach Johanngeorgenstadt, Tel. 037343 8080, www.pressnitztalbahn.com

Sa/So 28./29.9.2024

- Zwei Fahrten mit der Diesellok SP42-001 durch den südwestlichsten Zipfel Polens oder über die Schlesische Gebirgsbahn nach Bad Flinsberg, Tel. 03585 219600, www.osef.de

So 29.9.

- Pendelfahrten mit 78 468 zwischen Lengerich-Hohne und Bad Laer, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de
- Neckarerlebnis: Pendelfahrten von Sulz nach Rottenburg, Anfahrt von Rottweil mit Dampf, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

Modell

Sa 31.8.

- Modellbahnborse im Zughafen Erfurt, 9–14 Uhr, Tel. 0162 6605660, www.thueringer-eisenbahnverein.de

Sa/So 7./8.9.

- Modellbahnschau und -borse des MEC Wismar mit Gastanlagen von LGB bis Z, Samstag 10–18 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr, Tel. 03841 783813, www.mec-wismar.de

So 8.9.

- Tag des offenen Denkmals am Bahnhof Brand-Erbisdorf mit Dampfbetrieb auf der Gartenbahn, 10–17 Uhr, Tel. 037322 41951, www.eisenbahnverein-langenau.de

Sa/So 21./22.9.

- Modellbahntage des MEC Erkrath im Clubheim Solingen, Samstag 10–18 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr, Tel. 02104 16125, www.mec-erkath.de
- Modelleisenbahn- und -autobörse mit Modellbahnausstellung im Vorteil-Center Unkel, 10–16 Uhr, www.eisenbahnfreunde-wied-rhein-online.de

Sa 28.9.

- Modellbahnborse der MEF Frankenthal in der Halle des TV 1864/04 in Lambsheim, 10.30–16 Uhr, Tel. 06233 63166, www.mef-frankenthal.de

Sa/So 28./29.9.

- Modellbahnschau der EF Mellrichstadt in der Oskar-Herbig-Halle, Samstag 10–18 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr, Tel. 09776 7043969, www.eisenbahnfreunde-mellrichstadt.de

So 29.9.

- 40 Jahre EC Euskirchen: Tag der offenen Tür im Vereinsheim, 11–18 Uhr, Tel. 02251 71112, www.ece-ev.de

Ankündigungen in der Rubrik „**Termine und Treffpunkte**“ können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste ab 01.01.2024. Bitte beachten Sie auch den jeweiligen Anzeigenschluss.

BRAWA › Höllental-Personenzug und Güterzug-Gepäckwagen für H0



Aus Bauteilen von Noch entstand vor Jahren dieser Viadukt in Anlehnung an das berühmte Ravenna-Vorbild. Brawas E44 macht sich prima darauf – die Oberleitung wurde dafür digital ergänzt.

□ Es muss nicht der Nachbau des bekanntesten Bauwerks an der badischen Höllentalbahn sein. Auch der Bahnhof Himmelreich wurde beispielsweise vor einigen Jahren als Bausatz aufgelegt. Ideen gibt es sicher genug, wie man Brawas schönen neuen Epoche-III-Personenzug in Szene setzen könnte. Er besteht aus der Nachbildung von E 44 176, zwei Bie-33- und einem ABie34-Einheitspersonenzug sowie dem Packwagen Pwie-30, einer Neukonstruktion mit Dachkanzel. Die Zugpackung ist auch in Digitalausführung für Gleich- und Wechselstrom zu haben. Etwas Besonders für einen Güterzug der Epoche III stellt der aus einer Donnerbüchse (ehemals 1./2. Klasse) zweckentfremdete Güterzug-Gepäckwagen dar.

Personenzug mit E44: 50894, Preis: 697,30 €;
Güterzug-Gepäckwagen: 46830, Preis: 79,90 €



Die Personenwagen-Anschriften sowie der 1. Klasse-Streifen sind grün übermalt. So stand das Vorbild in den 60er-Jahren im Dienst.



KATO › Privatbahn-NoHAB für N

□ Wir berichteten im MEB 8/2024 aus traurigem Anlass über die beliebten Rundnasen in Deutschland. Der Initiator der Einsätze, Michael Frick, war verstorben, auch beim letzten NoHAB-Treffen in Wittenberge wurde des Inhabers von Altmark Rail gedacht. Im Maßstab 1:160 hält eine kleine Maschine die Erinnerungen aufrecht, in Form der bunten Lok Nr. 1131. Es handelt sich um eine Neuauflage des altbekannten Kato-Modells ohne wesentliche Änderungen (NEM-651-Schnittstelle). Schneeräumer zum Anstecken liegen bei. **Bestellnummer: K2896, Preis: 159,90 €**

ROCCO › Bunte E-Lok-Mischung, SBB-IC-Steuerwagen und Länderbahn-Güterzug für H0

□ Abwechslung bringt Roco in sein E-Lok-Programm in H0: Den Anfang macht die ÖBB-Reihe 1144. Dabei handelt es sich um eine besondere Variante dieser österreichischen Standard-Elektrolok, denn sie ist die Nachbildung eines aktuellen Vorbilds im blutorangen Retro-Lack. Bis auf die alte Nummer 1144.40 an den Lokfronten und die niedrigen Lüftungsgittern entspricht die heute eigentlich als 1144 040 firmierende Maschine nämlich der modernisierten Ausführung, besitzt also einen neuen Primärspannungswandler nebst geändertem Hauptschalter, eckige Pufferteller und LED-Spitzenlichter. Diese sind im Digitalbetrieb ebenso wie die Führerraumbeleuchtung einzeln schaltbar. Auch der Sound des bestens detaillierten Modells kann sich hören lassen. Keine Retro-Lok ist dagegen 103 002. Die elegante Vorserienlok der legendären Intercity-Baureihe 103 präsentiert sich im TEE-Farbgewand der frühen 1970er-Jahre, als sie bei der Deutschen Bundesbahn noch im Regeleinsatz stand. Das schön umgesetzte Modell wird von Roco als Zuglok des D 377 „Hispania-Express“ offeriert, dessen Reisezugwagen unter den Artikelnummern 62000-51, -52, und -53 erhältlich sind. Auch diese Digitallok ist mit zahlreichen schaltbaren Licht- und Geräuschfunktionen ausgestattet. Besitzer einer Z21-Digitalzentrale erhalten für dieses Modell sogar einen virtuellen Führer-



Hübsch sieht 1144.40 in Blutorange aus, passt aber nicht zum Eurofimawagen im reinorangen C1-Lack.

stand. Als analoge Lok rollt dagegen 155 239 der Erfurter Bahnservice GmbH daher, deren farbliche Gestaltung in Kooperation mit Railcolor Design/OnTrack ebenfalls als ausgesprochen ansprechend bezeichnet werden darf. Dank eines Microschalters ist ihre Beleuchtung auch analog schaltbar. Der Steuerwagen der Gattung Bt aus der EW IV-Reisezugwagenserie der SBB vervollständigt aktuelle schweizerische Intercitys in H0. Neben einigen Formänderungen besitzt der Waggon einen Decoder zur Beleuchtungs-Steuerung. Schnuckelig ist die preußische T3 als Soundlok, für die es auch ein Vierer-Set aus passenden Güterwagen der Preußischen Staatseisenbahnen gibt.

1144.40: 7510044, 364,90 €;
103 002: 7510064, 374,90 €;
155 239: 7500059, 244,90 €;
SBB-Wagen: 74478, 169,90 €;
preuß. T3: 70036, 369,90 €;
Güterwag.: 6600073, 116,90 €



Ganz klassisch in TEE-Farben kommt die Vorserienlok 103 002 daher.



155 239 ist für die Erfurter Bahnservice GmbH unterwegs.



Die preußische T3 stammt – wie die Länderbahn-Güterwagen – aus dem früheren Fleischmann-H0-Programm.

Mit dem Steuerwagen der Gattung Bt, versehen mit erhabenem SBB-Logo, wird der SBB-Intercity der Epoche VI im Maßstab 1:87 vervollständigt.

PIKO > DB-212 und Railpool-193 für H0

□ Eine nahezu perfekte Umsetzung im Maßstab 1:87 bietet das Modell von 212 161 im überwiegend ozeanblauen Kleid der Bundesbahn-Epoche IV. Das Vorbild war in den 80er-Jahren im Bw Siegen beheimatet und passt vor Reisezüge im Nahverkehr genauso gut wie vor Güterzüge. Die Detaillierung sowie Farbgebung und Bedruckung sind hervorragend ausge-

fallen. Besonders sticht das Lüfterrad unter dem filigranen Gitter (Metallätzteil) am langen Vorbau hervor. Der Führerraum ist eingerichtet und lässt sich digital illuminieren. Für das Fahrgeräusch aus dem Decoder sind zwei Betriebszustände (mit und ohne Last) wählbar. Insgesamt stehen 25 Digitalfunktionen zur Verfügung. Die Zurüstung gelingt ohne Probleme.



Das Modell der 212 ist auch zum Rangieren bestens geeignet.

BUSCH > Nissan und „Anzeigenhauptmeister“ für H0

□ Sicher nicht jedermanns Geschmack, aber für den ein oder anderen doch ein begehrenswertes Fahrzeug ist der geländegängige Nissan Navara Pickup mit Hardtop auf der Ladefläche. Das Vorbild von 2015 in kräftigem Blau wurde sehr treffend wiedergegeben. Inzwischen ist der sogenannte Hype (wie man im Internet überbordende Trends zu nennen pflegt) um den „Anzeigenhauptmeister“ wieder etwas abgeebbt. Busch bringt trotzdem eine 3D-Druck-Figur des berühmt-berüchtigten Helden samt seines Drahtesels, der gerade dabei ist, ein im Halteverbot geparktes Polizeiauto mit dem Handy zu dokumentieren. Die Szene erscheint als Set.



Nissan: 53705, Preis: 25,99 €;
„Anzeige“: 79801, Preis: 32,49 €



Nach den Night-, Day- und Shadowpiecern kam schließlich der Silverpiecer: Bei SBB Cargo versteht man sich auf attraktive Designs.

Die Modellbahner mit Interesse (nicht nur) am Schweizer Bahnbetrieb der Jetzt-Zeit können ein neues Vectron-Modell in ihren Bestand einreihen. Die beim Vorbild dem Münchener Lokvermieter Railpool gehörende Mehrsystem-193 111 mit imposantem Dachgarten ist auch beim Schweizer Piko-Importeur Arwico zu haben – neben der Analog-Ausführung auch als Digital-Modell für DC und AC. Das „Silverpiecer“-Al-

pin-Design von SBB Cargo International ist eine weitere Abwandlung des beliebten „Nightpiecer“-Motivs. An den Führerständen ist der Lokname „Lago di Lugano“ aufgedruckt. Die Lok (Zulassungen für D, A, CH, I und NL) steht grenzüberschreitend im Einsatz, zum Beispiel aus der Schweiz entlang der Rheinschiene bis in die Niederlande.

DB-212: 52328, Preis: 295 €;
Vectron: 21645, Preis: 219 €

TILLIG > CFL-55 für TT, MEG-T5 für H0m



Die betriebsfähige CFL-Museumslok erscheint im Maßstab 1:120.

□ Mit CFL-5519 blieb die letzte betriebsfähige Kriegslok entsprechend der DRG-Baureihe 42 erhalten. Die Maschine erhielt in den Jahren 2001/2002 in Meiningen sogar einen Neubaukessel und soll nun mit ETCS ausgerüstet werden. Das Tillig-TT-Modell zeigt jedoch noch die ältere Ausführung und am Tender einen auffälligen Warnhinweis („Danger“) als Ätzteil.

CFL-55: 02065, 335,29 €; MEG-T5: 02948, 310,49 €



Mit Kräuterlikör-Werbung nun im Maßstab 1:87: Der T5 der Mittelbadischen Eisenbahn-Gesellschaft (MEG).

LILIPUT > 614 der DB AG und Schmalspur-Diesellok für H0

□ Vor sieben Jahren erschien bei Liliput der formschöne Bundesbahn-Dieseltriebwagen der Baureihe 614 als maßstäbliche H0-Miniatur. Nun erfährt das gelungene Modell eine Wiederauflage, unter anderem als popfarbenes Gleichstrom-Analogfahrzeug mit neuen DB AG-„Magerkeksen“ in dreiteiliger Ausführung. Freunde österreichischer 760 mm-Schmalspurbahnen werden mit der H0e-Diesellok Vs84 der Pinzgauer Lokalbahn im aktuellen Farbdekor bedacht.

Baureihe 614 für H0: L133167, Preis: 399,95 €
Diesellok Vs84 für H0e: L142112, Preis: 209,95 €



Die moderne Schmalspur-Diesellok Vs84 befördert vor allem Pendelzüge auf der Strecke Zell am See – Krimml.

JÄGERNDORFER > ÖBB-5044



□ Der ÖBB-Altbau-Dieseltriebwagen ist in der Baugröße H0 nun auch in einer weiteren Version der Epoche IV erhältlich. Kennzeichen sind die Halbfenster, das Farbband sowie die Schürze in Ultramarinblau und die fehlende Schlussleuchte. Das wie sein Vorbild nur über ein Drehgestell angetriebene Modell zeigt ausgeglichene Fahreigenschaften. Detaillierung, Farbgebung und Bedruckung hinterlassen einen sehr guten Eindruck. Eine Innenbeleuchtung von Fahrgast- und Führerraum ist vorhanden.

Bestellnr.: 23050, Preis: 244,90 €



Neben dem DB AG-Muster sind zwei weitere orange-kieselgraue DB-Versionen lieferbar.

Anzeigen

MODELLBAHN DIGITAL PETER STÄRZ
 Digitaltechnik preiswert und zuverlässig

1-fach Servomodul mit 3 Stellungen

- Für Tasterbetrieb oder Betrieb direkt mit Schaltdecoder ohne zusätzliche Relais
- Platine verkleinerbar
- Potentialgetrennte Eingänge
- Servoanschluss: JST und JR
- Kein Zucken beim Einschalten
- Zahlreiche Einstellmöglichkeiten

Bausatz: 12,90€
 Fertigmodul: 21,95€

Zubehör:
 Gehäuse: 4,00€
 Programmiermaus: 13,00€
 Servomotor ES08A: 6,50€
 Servomotor S02511: 8,90€

info@firma-staerz.de www.FIRMA-STAEERZ.de Tel./Fax: 03571/404027

www.exPRESSzugreisen.de PRESSNITZTALBAHN

Diesseits und Jenseits des Erzgebirgskammes.

Sa. 28. September 2024

Kleine Erzgebirgsfahrt. Die Fahrt startet mit historischer Diesellok 112 565-7 in Zwickau und in Annaberg-Buchholz übernimmt Dampflok der BR 86 unseren Sonderzug.

Fahrtroute: Zwickau, Hohenstein-Ernstthal, Chemnitz, Flöha, Zschopau, Wolkenstein und Annaberg-Buchholz nach Karlsbad und zurück

Preise 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt)			
ab	Erwachsener	Kind (6-14J.)	Familie (2+2)
Zwickau, Hohenst.-E., Chemnitz, Flöha	159,00 €	104,00 €	419,00 €
Zschopau, Wolkenstein, Annabg. Buchh.	144,00 €	89,00 €	374,00 €

Weitere Informationen unter Fon +49 (0) 38 301 / 88 40-12 oder Sie senden eine E-Mail an: expresszugreisen@pressnitztalbahn.com.

Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt

MODEL SCENE

- LANDSCHAFTSBAUMATERIALIEN VON N BIS O
- GRASFASERN
- REALISTISCHE GRASMATTEN
- NATÜRLICHES BUSCHWERK
- ACKERFLÄCHEN
- LASERGESCHNITTENE BAUSÄTZE

www.model-scene.com

Fachgeschäft und Onlinehandel für
Modelleisenbahnen
 und Zubehör aller Spurweiten

mein-MBS.de

Tel.: 035971 7899-0

Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
 Mo.-Fr. 08:00-18:00 Uhr | Sa. 10:00-16:00 Uhr

Schienenfahrzeuge, Gleisbaumaterial, Anlagenbau, Gebäude, Figuren, Elektronik, Straßenfahrzeuge, Ersatzteile, Digitalisierung, Reparatur- und Umbauservice

MBS Modell + Spiel GmbH
 Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz

mein-mbs.de

PIKO

Besucherscharen

□ Dr. René Wilfer ist ein Phänomen. Er dürfte das bekannteste Gesicht unter allen Geschäftsführern der Modellbahnherstellern sein. Wenn er am Tag der offenen Türe bei Piko in Sonneberg über das Werksge-
lände geht, dann erkennen ihn die meisten Modellbahner nicht nur, der ein oder andere Piko-Fan bittet gar um ein Selfie. Wilfer gibt zudem eine Signierstunde, bei der ein erstaunliches Gedränge herrscht, damit Piko-Liebhaber ein Autogramm auf ihren frisch erworbenen Lokomotiven ergattern können. Tage der offenen Tür bei Piko sind speziell. Es ist unglaublich viel los, die Modellbahner nehmen teilweise eine weite Anreise in Kauf, um einerseits der laufenden Produktion der Gartenbahnmodelle zuzusehen, aber auch, um vielleicht das ein



Die Eisenbahnfreunde Sonneberg öffneten passenderweise an diesem Tag auch ihre Türen.



Das gibt's sonst nirgends: Der Firmen-Chef signiert nagelneue Piko-Modelle.

oder andere Schnäppchen zu ergattern. Verkaufsgelegenheiten gab es genug. Das größte Gedränge herrschte dort, wo es Ersatz- und Einzelteile sowie B-Ware gab. Die Kunden-Schlange zog sich durch die ganze Halle und es durfte immer nur eine kontrollierte Anzahl Besucher in den abgesperrten Bereich, weil sonst vermutlich heilloses Chaos entstünde. Auch zwei Sonderzüge erreichten Sonneberg, einer gezogen von 01 066, die bis zur abendlichen Abfahrt auf dem Gelände der Eisenbahnfreunde Sonneberg besichtigt werden konnte.



Zum 75. Geburtstag von Piko gab es dieses Sondermodell einer Gartenbahn-132.

FOTOS (3): AL

TRAIN SIM WORLD

Neu mit 218



FOTOS (2): WERK

Blick aus dem Kult-Führerstand: Entgegen kommt eine Kult-Lok.

□ Die Lieblingslokomotive fast aller (?) Eisenbahnfreunde, die Baureihe 218, ist seit kurzem als Add-on im bekannten Eisenbahnsimulator „Train Sim World 4“ verfügbar. Die Spieler können die Lok sowohl auf der Strecke Hamburg – Lübeck und der Maintalbahn fahren als auch die Free Roam-Funktion nutzen, um sie auf allen deutschen Strecken ihrer Sammlung zu steuern.

MODELLBAHN UNION / RTS

Seminare zur Begrünung

□ In enger Kooperation mit dem Hersteller RTS werden in Kamen die ersten Seminare außerhalb des bisher genutzten Umfelds angeboten, und zwar zu folgenden Terminen: 7. September, 5. Oktober, 2. November und 2. Dezember 2024 jeweils von 8:30 bis 17 Uhr. Themen sind die Grundla-

gen der Landschaftsgestaltung sowie die verschiedenen Materialien und ihre Verarbeitung. Mit dem RTS-„Greenkeeper“ wird jeder im Handumdrehen zum Landschaftsbauer im Maßstab 1:87, zunächst auf einer Fläche von 20 mal 20 Zentimetern. Geräte werden leihweise gestellt, die Teilnehmerzahl auf zehn Personen begrenzt. Informationen sind „www.modellbahnunion.com“ unter dem Stichwort Seminare zu finden.



Mit fachlicher Hilfe und Materialien von RTS entstehen perfekte Modell-Landschaften.

MÄRKLIN

Einladung zur gläsernen Produktion

□ Märklin öffnet wieder sein Haus – im Stammwerk an der Stuttgarter Straße feiert man am 13. und 14. September 2024 den Tag der offenen Tür. Egal ob Märklin, Trix oder LGB – am Freitag, und Samstag dürfen sich die Besucher auf interessante Eindrücke freuen. Schließlich hat man nicht jeden Tag Gelegenheit, die Entstehung eines Modells vom Anfang bis zum Probelauf mitzuerleben. Die wichtigsten Abteilungen zeigen, was sie zu bieten haben. Wenn die Maschinen in der Druckgussabteilung loslegen, verwandelt sich das flüssige Metall in ein Lokgehäuse, kaum weniger beeindruck-

kend sind die Galvanik oder die Lackiererei, eben alle Arbeitsschritte bis zur Endmontage. Ein tolles Rahmenprogramm mit Kinderspielen rund um die Eisenbahn gehört genauso dazu wie die Angebote für Essen

und Trinken. Nebenan lockt das Märklineum und erzählt die spannende Geschichte des Hauses Märklin. Auf der Internetseite „www.maerklin.de“ finden sich immer aktuelle Informationen.



FOTO: WERK

Die längst denkmalgeschützten Gemäuer in Göppingen locken die Marklin-Fans ein weiteres Mal zum Besuch.



Am Stammsitz von Herpa im mittelfränkischen Dietenhofen wurde auch das Vorbild des Jubiläums-Sattelzuges präsentiert.



FOTOS (2): BA

Passender hätte es nicht sein können: Als Veranstaltungs-Podium wurde von den Herpa-Mitarbeitern ein Lkw-Hänger genutzt.

HERPA FEIERTE JUBILÄUM

75 Jahre auf Achse

□ Kaum noch wegzudenken im Feld der Modellautos ist die Firma Herpa. 2024 darf das „frängische“ Traditionsunternehmen seinen 75. Geburtstag begehen. Dazu fand am 29. Juni ein großer Tag der offenen Tür im sonst so beschaulichen Dietenhofen, gelegen zwischen Nürnberg und Ansbach, statt. Der Spezialist für die Miniaturisierung von Automobilen und insbesondere Lastkraftwagen in den modellbahntauglichen Maßstab 1:87 bot für die zahlreich angereisten Fans einiges auf: Die das Firmengelände in zwei Hälften teilende Hauptstraße wurde zur Schaubühne für eine ganze Armada an kunstvoll und manchmal auch witzig gestalteten Lastkraftwagen, die man so auf den Landstraßen und Autobahnen hierzulande nur selten antrifft. Auch einige historische Fahrzeuge konnten vor Ort bewundert werden. Besonders beliebt waren die Werksführungen, die dem einen oder anderen vor Augen geführt haben dürften, wie viel Handarbeit noch heute notwendig ist, um ein Modellfahrzeug in gewohnter Herpa-Qualität entstehen zu lassen. Daneben konnten auch Sondermodelle zum Firmenjubiläum erworben werden. Diese waren so begehrt, dass bereits zur Mittagszeit das Meiste ausverkauft war.

Modell
Eisen
Bahner

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 9/2024, Jahrgang 73

Chefredakteur: Stefan Alkofer (V.i.S.d.P.)

Redaktion: Andreas Bauer-Portner, Alexander Bergner

Editorial Director: Michael Hofbauer

Mitarbeitende dieser Ausgabe: Hans-Joachim Eitze, Dirk Endisch, Korbinian Fleischer, Michael-Robert Gauß, Peter Hauswald, Dirk Höllerhage, Jürgen Metzler, Jana und Matthias Müller, Richard Oed, Manfred Scholz, Roland Wirtz

Redaktionsassistent: Barbara Forster

Layout: Snezana Singer, Claudia Reidl

Korrektur: Jana Müller (fr), Matthias Müller (fr)

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Herstellung: Sabine Springer

Verlag: GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Gerrit Klein

Gesamtleitung Media: Jessica Wygas, jessica.wygas@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Anzeigendisposition: Hildegund Roessler, hildegund.roessler@verlagshaus.de

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mzv.de)

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich

Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2024, Verlagsgruppe Bahn GmbH, ISSN 0026-7422

Gerichtsstand ist München.

Die Zeitschrift und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen.

Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden. Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

KUNDENSERVICE, ABO UND EINZELHEFTBESTELLUNG

MODELLEISENBAHNER ABO-SERVICE
Postfach 1154, 23600 Bad Schwartau

+49 (0)89/46 22 0001

Unser Kundenservice ist Mo.-Fr. 08.00-20.00 Uhr telefonisch erreichbar.

service@verlagshaus24.com

www.modelleisenbahner.de

Preise: Einzelheft 5,90 € (D), 6,70 € (A), 8,90 CHF (CH), 7,70 € (B, NL, Lux), 72,95 DKK (DK) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahres-Abopreis (12 Hefte) 70,80 € (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand).

Abo bestellen unter www.modelleisenbahner.de/abo

Die Abgebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: Der MODELLEISENBAHNER erscheint zwölfmal jährlich. Sie erhalten den MODELLEISENBAHNER (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Dänemark) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.de

LESERBRIEFE UND BERATUNG

MODELLEISENBAHNER
Infanteriestraße 11a, 80702 München

+49 (0)89/13 06 99 872

redaktion@modelleisenbahner.de

www.modelleisenbahner.de

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

ANZEIGEN

anzeigen@verlagshaus.de

Mediadaten: www.media.verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 32 vom 1.1.2024



PEFC-zertifiziert

Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern und kontrollierten Quellen
www.pefc.de

GERA NOVA BRUCKMANN
VERLAGSHAUS



FOTO: DIETER KEMPF/EISENBahnSTIFTUNG

STEUERUNG VON DER KANZEL HERAB

Vor 60 Jahren begann in München ein neues Eisenbahnzeitalter: Ein hochmodernes Zentralstellwerk für den Hauptbahnhof nahm den Betrieb auf. Noch heute arbeiten dort die Fahrdienstleiter rund um die Uhr – wir blicken hinter die Kulissen.

Unser Heft 10
erscheint am

6. September

bei Ihrem Zeitschriften-
Händler – immer an
einem Freitag.



FOTO: BERND KEDEL

NUR WER MUSS, FÄHRT BUS

Wir berichten über den Bau eines Depots für die nicht bei allen Eisenbahnfreunden beliebte „Gummieisenbahn“.



FOTO: DIETER MÜLLER

ZWISCHEN WEIN, SCHLÖSSERN UND URALTEN RELIKTEN

Die Unstrutbahn von Naumburg über Karsdorf und Nebra nach Artern hat in ihrer langen Geschichte einiges erlebt. Vor allem die letzten drei Jahrzehnte waren turbulent.



FOTO: ABP

AUSFLUG IN DIE KASCHUBEI

Der polnische Modellbauer Pawel Koob begeisterte bereits auf vielen Ausstellungen mit perfektem Anlagen- und Gebäudebau nach Motiven aus Sopot.

AUSSERDEM

Eine Sächsin auf Rügen

Diesen Sommer verweilte die niedliche Ik mit ihrem speziellen Zug ein paar Wochen auf der Ostseeinsel.

Der Big Boy ist da

Märklin ist bekannt für außergewöhnliche Modelle. Dieses Schwergewicht in Spur 1 gehört dazu.

Den Knall gehört!

Heute sind Lokführer jederzeit erreichbar. Als dies noch nicht so war, sorgten Knallkapseln für die letzte Warnung.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Nicht verpassen

Falls Sie noch kein Abonnent sind: Verpassen Sie nicht die nächsten ModellEisenBahner-Ausgaben! Scannen Sie einfach den QR-Code, um die nächsten drei Hefte im günstigen Mini-Abo für nur € 8,85 (€ 2,95 pro Heft) portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann in Ihrem Briefkasten, noch bevor sie im Handel erhältlich sind und sparen die Hälfte.

www.modelleisenbahner.de/miniabo



**Sie sparen die
Hälfte: 3 Hefte
nur 8,85 Euro!**

H0-EXKLUSIVMODELL VON PIKO – JETZT VORBESTELLEN! AUSLIEFERUNG BEREITS ENDE 2024!



H0

Vorbild

Unser Vorbild wurde 1964 an die NVA ausgeliefert und 1990 von der Bundeswehr übernommen. Später befand sich die „49“ bei Privatbahnen. In der NVA-Zeit war diese Lok in Dresden und Storkow stationiert.



Piko 71337 Diesellok V 22 Nr. 49, NVA, Ep. IV <i>analoge Standardvariante mit Schnittstelle</i>	155,00 €
Piko 71337-LA Diesellok V 22 Nr. 49, NVA, Ep. IV, leichte Alterung <i>analoge Standardvariante mit Schnittstelle und leichter Alterung</i>	220,00 €
Piko 71337-ZDK Diesellok V 22 Nr. 49, NVA, Ep. IV, Zimo-Digital, elektr. Kupplung <i>elriwa-Umbau mit Fahrdecoder und elektrischer Kupplung von ESU (beidseitig) – ohne Sound</i>	265,00 €
Piko 71337-ZDK-LA Diesellok V 22 Nr. 49, NVA, Ep. IV, Zimo-Digital, elektr. Kupplung, leichte Alterung <i>elriwa-Umbau mit Fahrdecoder und elektrischer Kupplung von ESU (beidseitig) – ohne Sound, mit leichter Alterung</i>	330,00 €
Piko 71337-ZH Diesellok V 22 Nr. 49, NVA, Ep. IV, Zimo-Henning-Sound <i>elriwa-Umbau mit Zimo-Sounddecoder und Henning-Soundprojekt</i>	375,00 €
Piko 71337-ZHK Diesellok V 22 Nr. 49, NVA, Ep. IV, Zimo-Henning-Sound, elektr. Kupplungen <i>elriwa-Umbau mit Zimo-Sounddecoder und Henning-Soundprojekt und elektrischer Kupplung von ESU (beidseitig)</i>	435,00 €
Piko 71337-ZHK-LA Diesellok V 22 Nr. 49, NVA, Ep. IV, Zimo-Henning-Sound, elektr. Kupplungen, leichte Alterung <i>elriwa-Umbau mit Zimo-Sounddecoder und Henning-Soundprojekt und elektrischer Kupplung von ESU (beidseitig), leichte Alterung</i>	500,00 €
Piko 71337-ZH-LA Diesellok V 22 Nr. 49, NVA, Ep. IV, Zimo-Henning-Sound, leichte Alterung <i>elriwa-Umbau mit Zimo-Sounddecoder und Henning-Soundprojekt, leichte Alterung</i>	440,00 €
Piko 71338 Diesellok V 22 Nr. 49, NVA, Ep. IV, DC-Sound <i>originale Soundvariante von Piko mit Piko-Sounddecoder</i>	270,00 €
Piko 71338-LA Diesellok V 22 Nr. 49, NVA, Ep. IV, DC-Sound, leichte Alterung <i>originale Soundvariante von Piko mit Piko-Sounddecoder, leichte Alterung</i>	335,00 €

Unser Exklusivmodell für Sie!



elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für
Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter
Radeberger Straße 32 · 01454 Feldschlößchen

**WERDEN SIE
ELRIWA-STAMMKUNDE!**



Besuchen Sie uns in unserem Ladengeschäft
oder auf www.facebook.com/elriwa.

www.elriwa.de

idee+spiel®

EUROTRAIN®

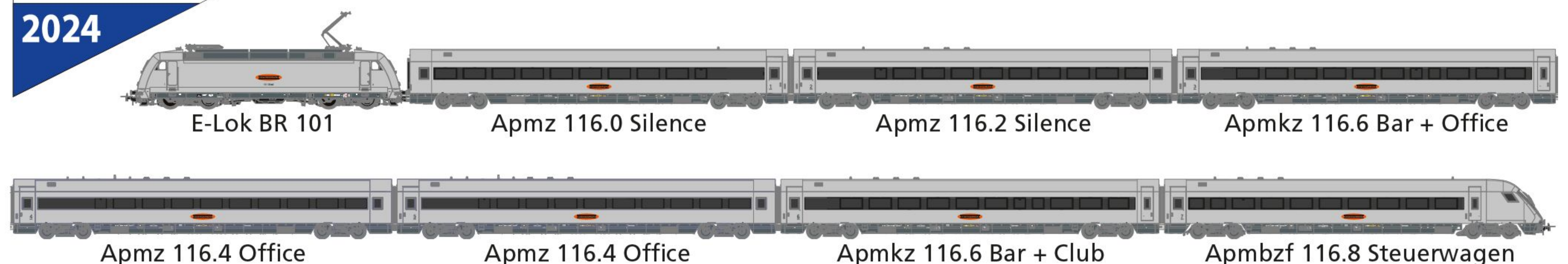




Luxuriöser Schnellzugverkehr zwischen Köln und Hamburg!

Innovative, indirekte
Wagen-Innenbeleuchtung
patentiert von PIKO!

FORM NEU
2024



Zugset Metropolitan DB AG Ep. V

- | | | |
|-------|--|------------------------|
| 58150 | Gleichstrom | 649,00 €*
759,00 €* |
| 58151 | Gleichstrom, inkl. PSD XP S und
PIKO TrainSound® onboard | |

Zugset bestehend aus:

- Elektrolok BR 101
- Personenwagen Apmz 116.0
- Personenwagen Apmkz 116.6
- Steuerwagen Apmbzf 116.8

Wagenset Metropolitan DB AG Ep. V

- | | | |
|-------|-------------------------|------------------------|
| 28350 | 4tlg. Personenwagen-Set | 399,00 €*
759,00 €* |
|-------|-------------------------|------------------------|

Wagenset bestehend aus:

- Personenwagen Apmz 116.2
- 2 x Personenwagen Apmz 116.4
- Personenwagen Apmkz 116.6



* unverbindliche Preisempfehlung

Diese und weitere Neuheiten finden Sie im Fachhandel und direkt bei PIKO.
Jetzt QR-Code scannen, unsere aktuellen Kataloge kostenfrei herunterladen
und alle PIKO Neuheiten 2024 entdecken.
Jetzt direkt bei Ihrem PIKO Modellbahnfachhändler vorbestellen!